Rendez-vous à l'AG

N°72
Mars - 2011

ACTUALITÉS
SNOW-KITE
SÉCURITÉ
LE KITE AUX J.O.

VOL PASSION

FFVL

Trimestriel 1€

LE MAGAZINE DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOL LIBRE

PHOTO DE COUV' :
NIVIUK PEAK2

SOMMAIRE

04 • ACTUALITÉS FFVL
06 • PARAPENTE
10 • KITE
14 • DELTA
18 • CALENDRIER
20 • SNOW-KITE
24 • SÉCURITÉ
28 • ESPACE AÉRIEN
32 • VIE DES CLUBS

N°72

Mars 2011 – N°72 – Trimestriel – 36 pages – France 1 euro
CPPAP N ° 74682 – ISSN 1274-2007
Directeur de la publication : Jean-Claude Bénintende, 4 rue de Suisse - 06000 Nice, Tél : 04 97 03 82 82, email : jc.benintende@ffvl.fr. **Directeur de la rédaction :** Pascal Cantenot. **Administration & réalisation :** FFVL, 4 rue de Suisse 06000 Nice, Tél : 04 97 03 82 86, Fax : 04 97 03 82 83, E.mail ffvl@ffvl.fr . **Coordination :** Véronique Gensac. **Relecture :** Bertrand Burlot, Marc Lassalle. **Coordination :** Véronique Gensac v.gensac@ffvl.fr
Conception & réalisation : Atelier Design SA, Tél : 06 03 98 51 69, www.atelierdesign.eu, email info@atelierdesign.eu **Impression :** Nevada Nimifi, 30 allée de la recherche – 1070 Bruxelles – Belgique. **Distribution :** Transport Presse. **Société éditrice :** FFVL, 4 rue de Suisse - 06000 Nice.
Publicité : Atelier Design SA, 28 rue Alexandre Gavard – 1227 Genève, Tél : +336 03 98 51 69, email : regiepub@volpassion.fr

Ce numéro de *Vol Passion* a été diffusé à 12500 exemplaires.

LE PROCHAIN *VOL PASSION* PARAÎTRA LE 15 JUIN. VOS TEXTES ET PHOTOS DOIVENT NOUS PARVENIR AVANT LE 1er MAI.

Notre Assemblée Générale annuelle se tiendra à Clichy le 19 mars.

• Elle sera l'occasion de faire le bilan comme d'habitude sur l'activité de notre fédération et ce rendez-vous permettra à tous les clubs et écoles présents de s'informer, d'échanger et de donner leur avis sur les sujets qui leur tiennent à cœur.

• Elle sera aussi l'occasion de vous prononcer sur des propositions de modifications du règlement intérieur qui devraient en particulier permettre de simplifier la collecte des cotisations : plusieurs CDVL et ligues nous avaient fait part depuis quelque temps de leur désir sur ce point ; j'espère que la réflexion a assez mûri pour que l'AG puisse apporter des solutions.
Elle sera à nouveau l'occasion de réfléchir à nos types de licences : le débat lancé l'an dernier en la matière mérite d'être prolongé.

Point de rassemblement de toutes nos activités,
l'AG est ce moment unique où chaque structure peut s'exprimer et j'espère donc que vous serez très nombreux et porteurs des idées que vous souhaitez faire partager.

Ce numéro de Vol Passion comprend plusieurs articles sur une question primordiale, celle de la sécurité.
Je me permets d'insister, une fois n'est pas coutume, pour que ces articles soient lus, discutés en réunion de club ou d'école : les témoignages, l'expérience, l'analyse des accidents passés doivent être mis à la portée de tous.
Les structures locales sont un relais précieux pour agir dans le sens de la formation de tous les pratiquants. Cette formation initiale ou continue est vitale, au sens premier du mot ; c'est la base de toute activité responsable, pérenne et sereine.

Alors, avant que la saison ne reprenne vraiment son rythme, prenons le temps de réfléchir à notre fédération et à nos pratiques.

À très bientôt à Clichy !

Jean-Claude

PRÉPARER L'AG

Un Nouv'ailes spécial vous a déjà fourni des indications pratiques. Voici quelques explications supplémentaires :

Pourquoi à Clichy ? C'est vrai que pour les Rhône-Alpins, c'est plus loin que Lyon. Mais c'est en revanche plus central pour beaucoup de clubs. Autre avantage : le lycée met ses locaux à titre gracieux ce qui fait économiser environs 10 000 € à la fédération sur cette tenue d'AG par rapport aux AG qui ont lieu à la Part-Dieu à Lyon.

Le Comité Directeur a envisagé une AG tournante dans les régions, mais notre prospection n'a pas donné de pistes satisfaisantes.

Si vous ne pouvez vraiment pas venir, vous remettez un pouvoir à un autre président de club ou représentant d'OBL *(voir Nouv'ailes pour plus de détails),* ou encore à votre président de CDVL ou de ligue.

ASSURANCES *ASSISTANCE RAPATRIEMENT*

Offrez-vous la sérénité d'une Assistance rapatriement en France et dans le monde entier

Pour seulement 12 € / an, la garantie ASSISTANCE proposée par la FFVL permet de prendre en charge et organiser l'assistance et le rapatriement de l'assuré bénéficiaire suite à un accident de vol libre *(parapente, delta, kite, speed-riding…).*

Les plus:

- Assistance en France et dans le monde entier
- Accessible 24H/24 et 7j/7
- Comprend les frais de recherche et de secours en mer, désert, montagne *(y compris hors piste)* à hauteur de 10 000 € TTC.
- Assistance psychologique en cas de crash aérien *(chute en parapente, delta, kite…)*

Vivement conseillé !

N'oubliez pas de souscrire cette garantie en ligne sur le site de la FFVL ou cocher cette option dans votre « Licence et Assurance 2011 » en cas de souscription papier.

N'attendez plus, après l'accident c'est trop tard…. Et le montant peut s'avérer très élevé *(un dossier a coûté 150 000 € en 2010 !).*

Air Courtage Assurances

EN BREF

SALON « DESTINATIONS NATURE »
du 25 au 27 mars

La FFVL sera présente sur le salon « Destinations Nature », le salon des nouvelles randonnées, qui se tiendra les 25, 26 et 27 mars, Porte de Versailles à Paris, avec notamment un atelier de construction de cerfs-volants.

RÈGLEMENT INTÉRIEUR FÉDÉRAL

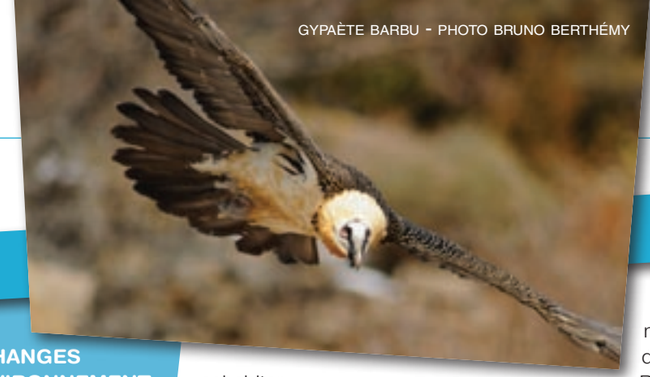
Voici en substance la nature des modifications qui seront proposées à l'AG.

Après le débat engagé, notamment au cours de l'AG 2010, il s'agit, après une enquête faite auprès des ligues, CDVL et clubs, de traduire dans notre règlement intérieur la volonté de simplifier la collecte des cotisations, d'en améliorer l'efficacité et d'étendre aux OBL cette disposition en prenant en compte leurs spécificités.

Des précisions concernant la gestion des sites de pratique vous seront également soumises pour traduire dans les faits le principe référence de libre accès aux sites.

LA NOUVELLE BOUTIQUE EN LIGNE DE LA FFVL
http://boutique.ffvl.fr/

- une présentation claire et un mode d'emploi intuitif ;
- des produits inédits dont un CD-Rom très attendu, « Cumulus mode d'emploi », ou comment exploiter de façon poussée les données de l'aérologie en situation réelle ;
- une possibilité de paiement en ligne, y compris pour des non-licenciés *(le règlement par chèque est également accepté);*
- un suivi efficace : vous êtes averti en temps réel par e-mail de l'avancement de votre commande.


GYPAÈTE BARBU - PHOTO BRUNO BERTHÉMY

LPO / FFVL :

JOURNÉE DE RENCONTRES ET D'ÉCHANGES « VOL LIBRE ET ENVIRONNEMENT »
Rendez-vous le 14 mai prochain en Val d'Azun dans les Hautes-Pyrénées !

Le Val d'Azun, site d'exception ! Choisi depuis longtemps par les pratiquants comme site d'évolution, il est très fréquent d'y croiser les champions des ascendances, les grands rapaces : vautour fauve ou milan royal bien sûr, mais aussi les plus farouches et rares d'entre eux, le gypaète barbu ou le vautour percnoptère...

Que ce soit à l'échelle nationale ou à l'échelle du massif des Pyrénées, la LPO et la FFVL prouvent que préservation de l'environnement et vol libre peuvent cohabiter durablement à la condition d'échanges réguliers pour bien connaître et comprendre les enjeux mutuels.

Cette journée conviviale de rencontres et de partage permettra à vous naturalistes ou pratiquants du vol libre de vous informer sur les partenariats existants et de mieux connaître les activités de vol libre ou les enjeux liés aux rapaces pyrénéens.

Au programme :
9h Accueil des participants à la Maison de la vallée à Arrens-Marsous
10h30 - 11h15 Visite du sentier de découverte des rapaces au Col du Soulor
11h15 - 14h00 Activité vol libre, notamment biplace et points d'observation de rapaces
Pique-nique gastronomique offert
14h30 Présentation des partenariats nationaux et locaux entre la FFVL et la LPO
15h15 Ateliers de travail en groupes :
- Comment améliorer la formation des pratiquants sur les enjeux environnementaux ?
- Comment améliorer l'information des naturalistes sur la pratique du vol libre ?
- Comment améliorer l'échange d'informations entre pratiquants du vol libre et naturalistes ?
- Comment valoriser les rapaces dans la pratique du vol libre ?
- Autre thème à proposer par vous.

16h30 - 17h00 Restitution des ateliers – conclusions.
Pour inscriptions et/ou renseignements complémentaires contacter Émilie au secrétariat emilie@ffvl.fr

bolero4
::: facile
La quatième génération de la Bolero tient ses promesses. Du premier jour en pente école jusqu'aux vols de cross country, la Bolero 4 sera votre partenaire fidèle et vous emmènera au meilleur de vous même en toutes situations.
L'idée de Gin était de donner aux pilotes la possibilité de découvrir le parapente avec une aile facile et confortable, et extrêmement sûre, qui pourrait aussi convenir aux pilotes réguliers désirant voler 'relax'... Gin a dédié toute son énergie au développement de cette superbe aile, volant des centaines d'heures jusqu'à ce qu'il soit totalement satisfait, l'aile arrivant à l'aboutissement de son idée initiale.
>>> 5 tailles certifiées EN A

www.gingliders.fr
GIN FRANCE ::: 04 50 51 90 69 ::: france@gingliders.fr

PHOTOS: JÉRÔME MAUPOINT ©
GO FURTHER. GIN

Distinguez vous !

Personnalisez votre sac et votre sellette rip'air

Imprimez vos photos, vos créations...

rakoona.com
RIPairCross
Light - Paragliding - Race
info@ripair.com - ripair.com

RIP'AIR Annecy
Z.A de Perroix
74290 Talloires
04.50.64.41.02
Bert et ses Elfes

RIP'AIR Paris
16, rue Bardinet
75014 Paris
01.45.42.09.19
Christophe

Pour vous servir

PARAPENTE

EN BREF

LE PARAPENTE OCCUPE-T-IL UNE GRANDE PARTIE DE TES PENSÉES ?

VIENS AU PÔLE ESPOIRS OU EN SECTION VOL LIBRE À FONT-ROMEU

Ce sont ces deux structures qui te permettent de suivre tes études tout en progressant en parapente.

Elles sont hébergées par le CREPS de Font-Romeu et le lycée Pierre de Coubertin, qui sont spécialisés dans l'accueil de mineurs sportifs *(internat ouvert à l'année, suivi médical dans les murs, organisation particulière de l'emploi du temps et personnels éducatifs sensibilisés à l'accompagnement des jeunes sportifs).*

Elles recrutent dans les classes de seconde et 1re dans les filières S, ES, L et STG.

Font-Romeu est situé dans les Pyrénées-Orientales sur le versant sud de la chaîne ; ce secteur est très propice au vol, même dans les périodes les plus mauvaises du calendrier. Les versants espagnol et français de montagne y côtoient ceux de la plaine de Catalogne et du littoral méditerranéen, ce qui permet des vols en conditions thermiques toute l'année.

• Le Pôle espoirs intègre les pilotes qui ont des objectifs de pratique de performance, de compétition de distance et de haut niveau.

Au programme : entraînements hebdomadaires *(quatre séances de vol, deux de théorie et deux d'entraînement physique)* et trois stages répartis dans l'année, un en automne, un SIV/pilotage au printemps et un préparatoire au championnat de France jeunes en été. À partir du mois de mars nous nous déplaçons en compétition deux week-ends sur trois.

Niveau exigé pour faire acte de candidature : brevet de pilote très autonome avec une expérience du vol en thermique.

• La section sportive recrute des pilotes qui veulent poursuivre leur formation et acquérir de l'expérience. L'objectif est de valider le brevet de pilote confirmé.

Au programme : entraînements hebdomadaires *(deux ou trois séances de vol en fonction de la saison, deux de théorie et deux d'entraînement physique)* et deux stages répartis dans l'année, en automne et au printemps un SIV/pilotage.

Niveau exigé pour faire acte de candidature : brevet de pilote initial.

Pour cela il faut être passionné par le vol dans toutes ses composantes *(pratiques et théoriques)*, avoir une vision sportive de l'activité et garder malgré tout la tête sur les épaules pour suivre une scolarité efficace. La procédure à suivre est la suivante :

• envoyer une lettre de motivation au secrétariat fédéral avant le 5 avril 2011,
• retourner le dossier technique de candidature reçu suite à la lettre de motivation.

Si le profil est jugé satisfaisant une convocation à des tests de sélection est envoyée au candidat *(quatre journées à la mi-mai).*

Pour tout renseignement écrivez au secrétariat fédéral ou téléphonez à Marc Rispoli au 04 68 04 05 27.

EN BREF

LES « ST HIL'AILES 2011 »

DU 23 AU 25 AVRIL 2011

Il ne manquait à Saint-Hilaire-du-Touvet qu'un événement vol libre au printemps.

La lacune a été comblée par le club St Hil'Air. À l'occasion des St Hil'Ailes, il est ainsi possible de voler, essayer des ailes et des sellettes, tout en s'instruisant sur la conception et la sécurité de ce matériel.

Prenez une vingtaine de marques de parapente ou de sellettes qui amènent le matériel présenté dans leur catalogue 2011, le funiculaire qui monte gratuitement les pilotes, l'appui de l'Office du tourisme organisateur de la Coupe Icare, le club St Hil'Air pour superviser tout ce qui volera.

Avec certes un condiment qui fait tout réussir : une tempête de ciel bleu ponctuée de quelques cumulus.

Le tout mélangé avec la bonne humeur des bénévoles, des pilotes de toute la région assurera trois belles journées de vol, de conseils et de fête pour bien commencer la saison.

Un emplacement extérieur situé autour de la gare supérieure du funiculaire permettra aux marques d'exposer et de proposer aux pilotes le matériel en essai.

Joignons l'utile à l'agréable : le dimanche 24 avril à 18h une rencontre débat sur le thème : « Norme CEN : lisibilité pour les pilotes… contraintes pour les concepteurs » avec la participation de la FFVL et des constructeurs présents, suivie d'une soirée festive.

Une CFD St Hil'Ailes avec classement, remise des prix et lots pour les meilleurs vols déclarés CFD au départ de St Hilaire .

STAGE PARAPENTE JEUNES

DU 20 AU 24 AOÛT

Tu as entre 14 et 18 ans, tu souhaites progresser dans ton autonomie *(analyse, technique, etc.)*, tu as envie de perfectionner ton niveau technique, tu souhaites voler et partager ta passion avec d'autres jeunes.

Ce stage est pour toi, mis en place par la commission Formation jeunes de la FFVL en collaboration avec le Pôle espoirs de Font-Romeu.

Informations : Hébergement au lycée sportif de Font-Romeu, dans les Pyrénées-Orientales.
Nombre de places : 10.
Niveau minimum : brevet de pilote validé ou en cours *(expérience : environ 40 à 60 vols).*
Dates : 20 au 24 août 2011.
Objectif principal : développer l'autonomie *(analyser les conditions, perfectionner la gestuelle, affiner les sensations, entraîner l'endurance en vol sur site, améliorer la compréhension des conditions).* Situer sa pratique et son niveau dans la progression du pilote. Valider le brevet de pilote.
Coût du stage : 240 euros *(encadrement, transport sur site, hébergement).*
Date limite d'inscription : le 15 juillet.
Encadrement : entraîneurs du Pôle et moniteurs fédéraux.

Infos et fiche de préinscription sur le site ffvl.fr, rubrique jeunes et stage été
Infos : Marc Rispoli 04 68 04 05 27
Inscription : emilie@ffvl.fr

• Côté pratique

C'est gratuit, pas d'inscription préalable, venez spontanément !

Précisions complémentaires :
La décision de maintenir la manifestation les sera prise le 21 avril à 19h, un message sera disponible sur répondeur au 06 35 14 94 54 et sur : www.clubsthilair.fr
Les conditions météo peuvent amener l'organisateur à maintenir la manifestation sur une seule ou deux journées du week-end.

En cas d'annulation, une date de report est programmée les 30 avril et 1er mai 2011.

MAC PARA
fly in peace

MAC PARA TECHNOLOGY
T. maje 823
756 61 Rozno p.R.
Czech Republic, EUROPE

Alleau-Mac Para France
Tel: 04.75.28.24.58
P:06.80.68.68.10
E-mail: alleau@macpara.fr
Web: www.macpara.fr

www.macpara.com

PHOTO NIVIUK

PHOTO GIN

PHOTO TOM LC

LE POINT SUR LES MINI-VOILES

On ne peut plus parler de la mini-voile aujourd'hui de façon générale et lorsque l'on évoque ce sujet il faut le décliner sous les différents types de pratique et le matériel associé.

1/ le speed riding

Le speed riding consiste à évoluer sous des voiles spécifiques dont la surface varie de 7 à 14 m² et ce avec des skis aux pieds; cette pratique permet alternativement des phases de vol et de glisse pilotée.

La FFVL s'est beaucoup investie dans cette activité :

- création d'un passeport de progression et définition d'un cadre de pratique indispensable pour réguler l'activité;
- mise en place de formations destinées aux moniteurs : 150 moniteurs formés et 38 écoles labellisées;
- mise en place d'un circuit de compétition et délivrance d'un titre de champion de France depuis 3 ans;
- suivi permanent des conventions de sites dans les différents domaines skiables.

Jusqu' à l'année dernière nous étions plutôt satisfaits du système mis en place, notamment au regard du faible taux d'accidents. Le mois de janvier 2011, avec déjà plus de huit accidents déclarés dont deux très graves, ne peut que nous inciter à réfléchir à nouveau à la sécurisation de la pratique.

L'analyse de ces accidents révèle en fait systématiquement « un manque de maîtrise technique et ce parfois dans des conditions aérologiques bien trop extrêmes ». Il faut être conscient que ce type de machine réclame des compétences spécifiques et qu'il est indispensable de passer par une phase d'apprentissage auprès de personnes compétentes quelle que soit l'expérience en parapente. Les vitesses d'évolution et de réactivité, notamment sur l'axe de roulis, nécessitent une précision de pilotage et une progressivité dans l'engagement.

Le speed riding est une activité magnifique qui apporte des sensations extraordinaires. Elle est accessible à tous avec un bon niveau de ski et peut se faire en toute sécurité si :

- on est formé par des moniteurs compétents eux-mêmes formés;

PHOTO NIVIUK

- on se renseigne sur la qualité du manteau neigeux et sur les autorisations de pratique *(des panneaux FFVL sont installés dans la plupart des stations et indiquent les possibilités ainsi que le niveau requis);*
- on reconnaît à ski les parcours.

Ce discours peut paraître « moraliste », mais la survie de l'activité speed riding ne pourra se faire qu'avec une accidentologie maîtrisée et des comportements responsables de la part des riders.

2/ la mini-voile « décollable à pied ».

L'éventail des pratiques proposé par ce type de machines est plutôt large. Pratique montagne, vol classique sur site, voltige… En rapport avec cette diversité de pratiques on trouve un grand nombre de modèles dont l'accessibilité peut être plus ou moins « évidente ».

Dans tous les cas le pilotage de ce type de machine réclame un apprentissage d'autant plus important que la voile est radicale dans ses comportements.

La fédération accompagne le développement, l'anticipe : voici, en exclusivité, l'histoire palpitante du « chantier » mini-voile à la FFVL :

- appel en 2009 à Denis Verchère et Laurent Van Hill
- 1ère leçon : le pilotage est vraiment différent de celui d'un parapente, il faut des compétences spécifiques pour enseigner;
- en 2009, mise en place d'une charte spécifique pour l'enseignement avec dépôt d'un projet pédagogique et autorisation de la commission Formation; fin 2009, une dizaine d'écoles sont référencées et enseignent l'activité;
- en 2010 la ligue Rhône-Alpes met en place une formation pour les BE et création d'un groupe de travail spécifique.

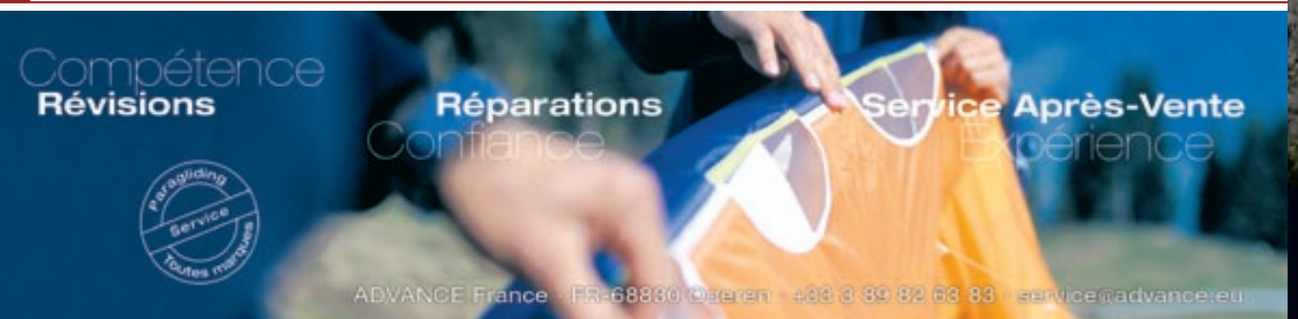
En 2010 une première réunion permettra de prendre les décisions suivantes :

- mise en place, après concertation et validation par l'ensemble des constructeurs, d'une procédure de tests visant à définir les comportements des différentes machines. Ce dossier devrait aboutir en 2012;
- définition de la mini-voile : voile dont la fourchette du PTV permet d'obtenir une charge alaire supérieure à 5,8 *(chiffre soumis à réflexion et donc modifiable)*;
- proposition de mettre en place une formation obligatoire pour les moniteurs qui désirent enseigner;
- la compétition est également évoquée; la mise en ligne du règlement devrait être effective dès la fin du mois de mars.

Il s'agit d'une nouvelle « discipline » et il est évident qu'elle va continuer d'évoluer dans les années à venir.

La mini-voile a des spécificités en termes de pilotage qui exigent un apprentissage auprès de professionnels.

Un grand merci à l'ensemble des bénévoles et professionnels qui s'investissent actuellement dans ce dossier



SÉBASTIEN GARAT

CHARLOTTE CONSORTI

KITESURF : PLUS QUE JAMAIS AU (HAUT) NIVEAU !

Structurer le dispositif d'accès à la haute performance : une nécessité !

Forte d'une expérience de plus de dix années dans l'accompagnement du kitesurf, la FFVL se donne aujourd'hui les moyens humains et financiers de mettre en œuvre un dispositif complet et efficient pour permettre aux sportifs de se positionner sur les podiums internationaux. En 2011, on peut dire qu'un cap est franchi avec la mise en place d'un Collectif France étoffé et un accompagnement des athlètes digne d'une discipline de haut niveau. Les enjeux et les défis ne manquent pas !

Pour être reconnu discipline haut niveau.

Le kitesurf ne bénéficie pas encore du statut de discipline reconnue de Haut Niveau par le ministère des Sports, statut qui s'acquiert par le dépôt, par la FFVL, d'un dossier de reconnaissance à la Commission Nationale du Sport de Haut Niveau *(CNSHN)*. Nous y travaillons évidemment.

Y travailler, c'est mettre en relief une double qualité de la discipline : tout d'abord, il faut démontrer que le niveau de structuration des circuits de compétitions internationales est élevé et pérenne, avec des compétitions de référence significatives *(notamment championnats du monde et d'Europe et peut-être bientôt Jeux Olympiques…)*, ce qui est en passe de devenir le cas. Puis il s'agit d'apporter la preuve que le niveau de structuration de notre dispositif d'accompagnement et de préparation des athlètes est efficace et alimenté à la source par une dynamique de jeunes. Sur ce point, la FFVL a mis les bouchées doubles !

Obtenir le statut de discipline de haut niveau, c'est augmenter notablement les moyens du Collectif France grâce aux subventions de l'État, c'est disposer de moyens législatifs pour aider les sportifs à organiser leur scolarité et leur vie professionnelle, c'est aussi obtenir une reconnaissance institutionnelle permettant de « peser » dans les partenariats avec les acteurs territoriaux pour l'ensemble de la discipline. Notons que si le « scénario olympique » se confirmait, nous obtiendrions de façon automatique *(par voie législative)* la reconnaissance du Haut Niveau… Raison de plus pour avoir un dispositif opérationnel !

Pour constituer un Collectif France au top de la hiérarchie mondiale !

Le Collectif France constitue le lieu de convergence du dispositif; il était donc essentiel de commencer par là. Les sportifs du Collectif France kitesurf 2011, fraîchement sélectionnés, sont liés à la FFVL par un contrat précisant les objectifs, les moyens et l'organisation de leur année sportive. Un dispositif c'est toujours magnifique sur le papier mais il faut que ça marche! Un dispositif de performance qui marche c'est un système où les sportifs se sentent bien afin de réaliser de bonnes performances. Les kiteurs français ont déjà prouvé leurs qualités en se plaçant régulièrement sur les podiums en Race, en Freestyle et en Vitesse *(retrouvez tous les résultats de Collectif France kitesurf sur ffvl.fr et dans la newsletter « Performance kitesurf »)*. L'objectif 2011 est de pérenniser la position de la France sur la scène internationale, mais aussi de s'emparer des titres de champions du monde féminin et masculin en Race, de récupérer le record du monde de vitesse masculin, sachant que Charlotte Consorti *(voir photo)* détient le record féminin, et enfin de placer plusieurs riders dans le top 5 mondial en Freestyle. Ces objectifs ambitieux sont néanmoins réalistes pour un collectif 2011 solide et expérimenté.

Pour multiplier les portes d'accès à la haute performance.

Le Collectif France kitesurf 2011 est constitué de nos meilleurs sportifs *(hommes et femmes)* à concourir sur les circuits internationaux. Le groupe national se situe aux portes du Collectif France et regroupe ceux et celles qui émergent sur la scène internationale. Le groupe espoirs offre à des jeunes âgé*(e)*s de 14 à 18 ans la possibilité de se retrouver sur des stages d'entraînement. Les équipes de ligue fédèrent l'ensemble de ces sportif*(ve)*s, assurent la dynamique locale et l'accompagnement sur les compétitions nationales. Les sections sportives scolaires kite se multiplient et permettent aux jeunes de découvrir et de se perfectionner. Les clubs et les écoles, relayés par les CDVL, forment les nouveaux, dynamisent les spots et offrent des supports d'entraînement opérationnels.

Ces structures, stimulées par des acteurs de plus en plus nombreux et motivés, constituent les ingrédients d'un véritable Parcours d'Excellence Sportive *(PES)* opérationnel qui ne demande qu'à s'étoffer *(que ce soit par des initiatives individuelles ou des partenariats locaux)* et à s'organiser autour d'un projet de performance commun. La mise en place, dès 2011, d'une formation fédérale d'entraîneur kite et l'ouverture du DEJEPS kite *(diplôme d'État centré sur le perfectionnement et l'entraînement)* permettra d'acquérir une expertise supplémentaire.

Des sportifs exceptionnels, des structures d'accompagnement dynamisées par des cadres motivés *(et compétents !)*, une vraie volonté de la FFVL : tout est réuni pour que la sauce performance kitesurf prenne. Les échéances majeures de 2011 offrent une occasion fantastique de tester le dispositif !

AU CŒUR DE LA PERFORMANCE : l'humain

L'encadrement s'est étoffé et la collaboration fructueuse entre l'École Nationale de Voile et des Sports Nautiques *(ENVSN)* et la FFVL permet aujourd'hui de mettre trois entraîneurs, une équipe médicale et un coordinateur du dispositif. Le tout largement soutenu par la Direction Technique Nationale et les élus de la FFVL. Comme le brandit la lettre de l'INSEP, nous voulons « des médailles, mais pas à n'importe quel prix » !

Accompagner sans scléroser

Accompagner un sportif, c'est lui proposer un soutien individualisé qui mette en relief ses points forts et lui permette de mobiliser ses points faibles, sans que le système ne le dépossède de son projet. C'est toute la difficulté d'une telle structure : il faut permettre l'expression des qualités du sportif sans faire à la place du sportif afin que l'athlète s'approprie sa préparation pour les échéances majeures, surtout dans une discipline où l'autonomie est une dimension fondamentale de la performance.

D'autre part, la prise en compte du double projet, notion chère à la politique sportive de haut niveau « à la française », suppose d'embrasser dans un ensemble cohérent le projet sportif et le projet scolaire et/ou professionnel de l'athlète. Cette notion fait écho à une approche profondément humaine de la performance à laquelle nous tenons. Les vies sportive, professionnelle, sociale et psychologique ne constituent pas les strates dissociables de l'individu, mais elles forment un tout interactif, complexe et unique. Aujourd'hui, la plus-value de la FFVL se situe dans cette vision de l'humain, d'autant que nous nous adressons à des sportifs dont le niveau de « professionnalisation » est très inégal.

L'analyse de la situation de compétition est primordiale

Le risque est grand de disséquer la pratique en de multiples facteurs, apparemment sécables, et qu'il s'agira de travailler les uns après les autres à l'entraînement. Cette vision analytique, bien que nécessaire, ne peut rendre compte de la réalité complexe de la situation de compétition avec une performance, par définition unique. Ce constat suggère une approche de l'entraînement centrée sur la situation de compétition où le sportif expérimente les effets de micro variations sur la globalité de la performance produite. Le rôle de l'entraîneur n'est pas négligeable puisqu'il doit déceler et proposer de nouvelles pistes d'exploration susceptibles d'être acceptées par le sportif. L'entraînement de haut niveau n'a d'autre choix que d'être individualisé sans pour autant être déconnecté de la dynamique de groupe qui participe à l'émulation et ouvre les riders sur de nouvelles façons de faire. C'est dans cette optique que nous avons augmenté significativement l'effectif du Collectif France.

Eric Wyss

MAXIME NOCHER

STAGES ESPOIRS (14 – 18 ANS)

- Stage 1 : 2-6 / 03 ENVSN, Quiberon, Ouest
- Stage 2 : 25-29 / 04 ENVSN, Quiberon, Ouest
- Stage 3 : juillet *(date à préciser)*, Dunkerque, Nord
- Stage 4 : Toussaint *(date à préciser)*, Montpellier, Sud

Encadrement : Matthieu Graveleau + un autre entraîneur
Renseignements : Eric Wyss, 06 27 88 84 74, e.wyss@ffvl.fr

COLLECTIF FRANCE KITESURF 2011

Nom	Prénom	Discipline
ADRIEN	Caroline	*race*
HERNANDEZ	Maya	*race*
NOUAR	Leila	*race*
DANSIN	Olivier	*race*
KERNEUR	Julien	*race*
MADIER	Renaud	*race*
NOCHER	Maxime	*race*
SROKA	Bruno	*race*
COU	Sébastien	*race*
ROMAIN	Pierre	*race*
RODENAS	Céline	*freestyle*
PODVIN	Claudine	*freestyle*
BAKKER	Forest	*freestyle*
HAYS	Victor	*freestyle*
HEBERT	Tom	*freestyle*
GARAT	Sébastien	*freestyle*
DE VILLEMARQUE	Mallory	*freestyle*
DOBAUS	Florian	*freestyle*
CONSORTI	Charlotte	*vitesse*
ROUTABOUL	Sophie	*vitesse*
CAIZERGUES	Alexandre	*vitesse*
CATTELAN	Sébastien	*vitesse*

JUILLET 2012, LA FFVL, FÉDÉRATION OLYMPIQUE DU KITESURF,

PRÉSENTE SON ÉQUIPE POUR LES JEUX OLYMPIQUES DE RIO 2016.

Ce scénario, qui trouve son inspiration dans la campagne olympique menée par l'IKA (Association de Classe Internationale, International Kiteboarding Association) dont fait partie la FFVL et qui semblait être de la fiction en 2009, est devenu aujourd'hui de plus en plus crédible.

Le 12 novembre 2010 à Athènes, l'ISAF *(association internationale reconnue par le CIO pour l'organisation de tous les sports aquatiques mus par le vent)* a décidé de chambouler les dix séries olympiques *(embarcations présentes aux Jeux).* Le choix final étant annoncé pour mai 2011, on y apprend ainsi que le windsurf pourrait être remplacé par le kitesurf, pour que la voile reste discipline olympique…

LE KITESURF, UN ESPOIR POUR SAUVER LA VOILE AUX JEUX OLYMPIQUES

Il y a semble-t-il urgence à relooker l'image de la voile et Phil Jones, chargé par le CIO de porter ce message, propose dans un long rapport intitulé « To do nothing is not an option » – « ne rien faire n'est pas une option », cinq axes de changements profonds qui doivent inciter l'ISAF à *(se)* bouger.

La voile aux Jeux est coûteuse, n'intéresse plus grand monde, et ne génère pas suffisamment de profits pour le CIO qui a fait ses comptes en vendant les droits télévisuels. La mesure des audiences télévisuelles est faible et les droits de retransmettre la voile sont achetés par très peu de chaînes TV. Göran Petersson, le président de l'ISAF, prend l'alerte au sérieux, puisqu'il a longuement évoqué ce rapport dans son discours d'introduction.

La proposition de remplacer la planche par le kitesurf découle directement de la réalité :

à l'échelle mondiale, la pratique de la planche à voile est non seulement en perte de vitesse depuis des années, mais elle est maintenant supplantée par celle du kitesurf, pratique plus facile, plus spectaculaire, moins onéreuse et tellement aisée à mettre en œuvre.

Préférer le kitesurf montrera que l'ISAF sait vivre avec son temps, quitte à accueillir une discipline qui lui est pour l'heure quasi étrangère, sans savoir au juste quel format intéresse vraiment l'ISAF : le free style ou la race pour ne citer que ces deux disciplines. Une bascule difficile à faire, car les kitesurfeurs se soucient peu de l'ISAF, pas plus qu'ils ne s'y reconnaissent vraiment et les planchistes olympiques veulent se battre pour garder leur ticket, ne comprenant pas pourquoi ces deux pratiques sont mises en concurrence.

Paul Henderson, l'ex-président de l'ISAF enfonce le clou en se laissant aller à des confidences sans ambigüité : la planche à voile a vécu son temps, place à l'évolution…

LA FFVL INDISSOCIABLE DU DÉVELOPPEMENT DU KITESURF AU NIVEAU NATIONAL ET INTERNATIONAL AVEC L'ASSOCIATION FRANÇAISE DE CLASSE KITE

Suivant attentivement ce tumulte international et très active à l'IKA, la FFVL a l'expérience du développement du kite sur tous les supports, l'eau bien sûr, mais également la terre et la neige.

Notre fédération est précurseur du développement national puis international de ce sport qui est, rappelons-le, d'invention française. C'est notre équipe d'élus et de cadres techniques dédiée au kite qui a pris en charge le développement de ce sport depuis l'année 1998 et qui, grâce à son enthousiasme, sa persévérance et ses résultats, a obtenu la confiance du ministère chargé des sports en se voyant confier la délégation *(organisation de la compétition et délivrance des titres nationaux)* de cette discipline en 2003, délégation renouvelée en 2009, en arbitrage avec la Fédération Française de Voile qui avait déjà tenté une « OPA inamicale ».

Très tôt la FFVL, à l'occasion de l'homologation par l'ISAF du record de vitesse de notre rider français Alex Caizergues, s'est attaquée au développement international en participant à la création de l'IKA et en aidant à sa reconnaissance par l'ISAF.

Pour être en conformité avec le règlement ISAF, notre fédération a créé fin 2009 l'Association Française de Classe Kite *(AFCK)*, en intégrant cette entité directement à de la fédération comme l'ont fait d'autres pays. Le respect du cahier des charges de l'ISAF a permis notre reconnaissance officielle comme « L »'association française de classe kite, ce qui en fait réglementairement au niveau de l'ISAF la seule structure pouvant représenter la France dans les compétitions internationales.

L'AFCK est indissociablement liée à notre fédération tout comme ses membres qui y sont tous licenciés.

LA FFVL ET L'AFCK, UNE FORCE DE PROPOSITION D'ÉPREUVES ADAPTÉES AUX J.O.

Le kitesurf de compétition se décline actuellement en quatre types d'épreuves, mais pour le CIO, aucun des formats n'est suffisamment intéressant et il n'est pas question de « refaire » la planche olympique aux Jeux : il faut tester un nouveau format, hybride, comme le « boardercross » en ski : des allers-retours au portant, sans remontées au vent, avec l'obligation de réaliser une figure ou des sauts d'obstacles au milieu.

Cette dernière contrainte est rassurante, car finalement le boardercross est un retour aux sources puisqu'il s'agit d'un format qui était « naturellement » présent aux débuts du kite dans les années 1998 à 2000 et que bon nombre d'anciens ont débuté la compétition avec cette discipline amusante et démonstrative pour le public.

Un second souffle pour le kitesurf ? Dans tous les cas, inutile de changer la philosophie de la discipline pour l'olympisme, le kite attire les jeunes comme les moins jeunes et tous s'y retrouvent.

LA FFVL POSSÈDE UNE VÉRITABLE EXPERTISE POUR ACCOMPAGNER LE KITESURF AUX J.O., AVEC DE RÉELLES CHANCES DE MÉDAILLES

Mais ce n'est pas le seul argument réglementaire qui rend notre fédération favorite pour représenter notre pays aux Jeux Olympiques en kitesurf : forts de notre pratique du Haut Niveau *(en parapente)* et en partenariat avec l'ENVSN, nous avons développé une véritable expertise du kite après seulement dix années de délégation en mettant en place un dispositif d'accès à la performance calé sur la logique des Parcours d'Excellence Sportive pour un public de sportifs aux caractéristiques très proches de celles rencontrées dans nos autres disciplines. Avec des moyens limités, mais collant au plus près des besoins et des aspirations d'une discipline jeune, la FFVL a su donner du sens à un projet qui a pour objectif le Haut Niveau tout en respectant l'identité d'une pratique de glisse aérotractée moderne.

Le travail de suivi des athlètes du kite s'améliore d'année en année et toute la fédération, portée par ses licenciés, appuie et accompagne ce développement.

La FFVL est organisée de façon à laisser à une activité nouvelle l'espace où se développer tout en l'accompagnant. Il ne faut certes pas confondre la logique olympique et celle du développement même réussi d'une activité de pleine nature. Mais si les résultats sportifs des Français sont excellents, ce qui laisse présager des chances de médailles olympiques importantes, la fédération a aussi montré une réelle capacité d'adaptation à gérer un milieu *(maritime)* très contraignant et complexe qui lui était étranger, ce qui laisse présager que ces qualités seront aussi mises en œuvre pour répondre aux exigences et à la pression d'un défi olympique.

Le fait qu'il y ait automaticité de reconnaissance du statut de Haut Niveau dès lors qu'une discipline devient olympique et que le kitesurf puisse remplacer la planche à voile grossit l'enjeu de la décision du mois de mai par l'ISAF et risque de raviver l'appétit de la FFV pour la délégation du kite. La FFVL, qui investit de plus en plus de moyens humains et financiers depuis dix ans avec l'aide du ministère, a décidé, avec l'approbation de tous ses licenciés, de ne pas se laisser mettre en danger « inamicalement » une troisième fois sans réagir *(ndlr : la FFV a récemment tenté, sans succès, d'affilier une association de classe, vide d'adhérents, auprès de l'IKA, en essayant de la faire reconnaître à la place de l'AFCK, notre association de classe qui contient TOUS les compétiteurs français et cela sans aucune concertation ni respect des pratiquants).*

Rendez-vous au printemps pour cet enjeu majeur.

EN BREF
7ÈME COUPE D'EUROPE JUNIOR

ROQUEBRUNE : *POINT DE VUE D'UN DELTISTE*

Depuis que j'ai commencé à voler en delta, j'entends parler de Roquebrune-Cap-Martin et des vols magiques que les « anciens » nous racontent. Mais de nos jours, le site n'est que très rarement fréquenté par les deltistes.

On ne peut y voler qu'entre novembre et avril. C'est pourtant un des premiers sites de delta en France, un site historique et magique pour ne pas dire mythique. J'apprendrai le lendemain de ma première visite qu'en ce mois de décembre 2010, il fête ses 35 ans !

Aujourd'hui retraité, Alexandre le président de Roquebrun'Ailes a l'occasion d'y voler presque tous les jours d'ouverture. Il me raconte un peu l'histoire du site. Jacques Belliot avait participé à la construction du premier tremplin au col de l'Arme en 1984. Il avait gravé ses initiales dans le béton mais aujourd'hui, 26 ans après, il ne reste plus que le B ! Le Delta Club du Bar-sur-Loup lui rend hommage tous les ans à l'occasion de la coupe Pappy Belliot.

Après plusieurs semaines de sondages par mail auprès d'un certain nombre de pilotes de la région PACA, j'arrive à fixer une date avec Alexandre pour le samedi 11 décembre. La météo s'annonce plutôt bonne même s'il ne faut pas s'attendre à un vol thermique d'après les prévisions de « maître » Claude. Ce matin-là, on arrive à la plage du golfe Bleu à 10 h et retrouvons Alexandre, Christian, Roger et Philippe qui viennent d'Aix, ainsi qu'Edwin, André, Pierre, Aodrenn et Isa.

André Milewsky commence un petit briefing sécurité. J'imagine alors que c'est comme ça qu'il devait être, déjà en 1979, comme entraîneur de la première équipe de France pour les tout premiers mondiaux à St Hilaire… Ce monsieur impose le respect. Je me tais et j'écoute.

• La vue de plus en plus époustouflante me relaxe

Nous prenons ensuite la route du décollage du Mont. Le vent est nord-ouest sur la faveur que nous apercevons pendant notre ascension… Ce n'était pas prévu, mais je reste positif, cela va s'axer… c'est sûr ! Alexandre, que j'ai surnommé le maître des clefs, nous ouvre la barrière ONF et nous continuons à monter en voiture. J'appréhende un peu ce vol mais la vue de plus en plus époustouflante me relaxe.

Jacques et William, anciens deltistes du club des « Ailes de la Côte », sont là aussi. Tout le monde ne vole pas aujourd'hui mais beaucoup de pilotes delta sont présents, des jeunes, des anciens et cela fait chaud au cœur.

• Nous pouvons distinguer le plus haut sommet de l'île de Beauté

Pendant le montage des ailes, le vent baisse un peu et se réaxe de temps en temps. Des parapentes en profitent pour décoller mais ils vont tous au tas… Misère ! Les ailes sont enfin prêtes et nous commençons à nous préparer. Éric W., qui ne veut pas attendre plus longtemps, décolle en premier. Il sera malheureusement contraint de vite se poser. Roger décolle derrière avec son Atos et arrive trop haut au-dessus du village pour sentir le faible dynamique alors en place. C'est ensuite au tour de Philippe qui ne trouvera rien, puis Christian et Jean-Michel qui raccroche enfin au-dessus de Roquebrune.

Ouf, ca tient ! Je suis enfin prêt à décoller mais je suis tendu comme une jeune pucelle… Je me lance avec Aodrenn qui décolle littéralement dans ma quille. Nous avons tous les deux des caméras qui tournent.

André est à l'atterrissage comme prévu et s'assurera que tout le monde se pose comme il faut et en toute sécurité au fil de l'après-midi. Il est un peu tendu mais comme dit JLB, ce n'est déjà pas une chose facile de donner des consignes à un élève mais alors à un pilote qui a ses habitudes…

« C'est énorme ! ». Je souris comme en enfant.

Nous sommes alors quatre ailes delta au-dessus de Roquebrune et c'est un moment vraiment spécial… Les parapentes nous rejoignent petit à petit ainsi que Jean-Marie. Jean-Michel décide d'aller se poser à ce moment-là. Puis ce sera le tour de Jean-Marie qui ne veut pas risquer que nous soyons tous en approche en même temps, mais même si ce n'est pas gros, ça tient tout seul. Nous faisons des allers-retours en soaring entre le château et le début du Cap.

Je suis maintenant à environ 550 m au-dessus de la « plage » et je profite de ce paysage époustouflant. Il fait super beau et les couleurs sont magnifiques : Le bleu de la mer se mélange au bleu du ciel avec une espèce de confluence sur la ligne d'horizon au-dessus de laquelle nous pouvons distinguer le plus haut sommet de l'île de Beauté.

Je commence à avoir froid car je n'avais pas prévu de rester aussi longtemps en l'air et je décide après environ 2 h de vol d'aller me poser. Claude et André me préviennent en radio qu'il y a quatre parapentes en approche. Oui je les ai vus et j'attends qu'ils soient posés pour quitter le village et me diriger vers cette fameuse plage du golfe Bleu. Allez, c'est le moment de rentrer. Je prends de la vitesse en direction de l'atterrissage et perds mon altitude en faisant quelques 360 « engagés » au-dessus de la mer. J'arrive au niveau du piton qui délimite le début de la plage et je fais mon dernier virage pour aligner la plage et me mettre au vent.

Je rentre 10 m trop haut et j'allonge un peu mais la plage est longue et je me fais plaisir avec une bonne vitesse.

• Je me sens tellement bien, je souris comme en enfant…

Mes pieds se posent sur les galets, l'endroit est étonnant ! André me félicite en radio pour mon atterrissage. Venant de lui, cela me touche beaucoup. Je me sens tellement bien à cet instant, à 2 m de l'eau avec mon delta sur les épaules. « C'est énorme ! ». Je souris comme en enfant.

Le soleil se couche bientôt et la vue sur la plage est très belle avec nos trois ailes alignées. Je rencontre enfin Jean Dupuis. Il me confie avec nostalgie que cette journée lui a donné envie de revoler dans ce site merveilleux… Le temps de se raconter nos sensations de vol et de plier les ailes, il fait presque nuit…

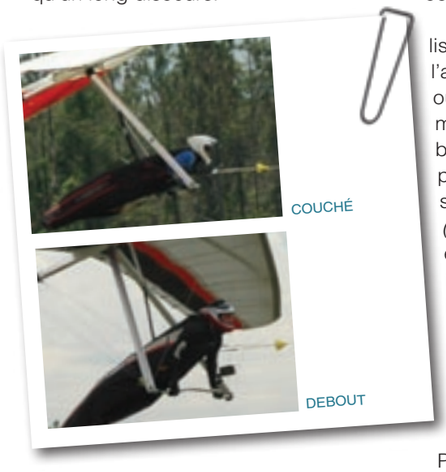
Bons vols et bon vent… Le Phoenix

Érick Angles

LE HARNAIS EN DELTA

L'observation des deltas et rigides sur sites fréquentés montre souvent des pilotes en vol avec les épaules au centre du trapèze, bras tendus à la verticale sur la barre et corps à 45 °.

Cela induit facilement du surpilotage, et ça devient carrément problématique en remorquage. Et si nous faisions du delta ? Regardons les vidéos de Jonny Durand, décontracté, les mains pendant devant la barre, il est bien couché et optimise son plané. Comment l'obtenir ? Un harnais moderne comporte deux fonctions : la bascule debout / couché *(train sorti / rentré)*, et le réglage fin d'incidence confort / finesse *(thermique / transition)*. Comme souvent, le pilote réagit aux remarques par « Oui, mais… » ou « Non, mais… », donc un petit enregistrement vidéo convaincra mieux qu'un long discours.


COUCHÉ

DEBOUT

Malheureusement, en 2010, une mauvaise position de vol ne vient pas forcément du pilote, elle peut aussi résulter de la conception du harnais, même acheté récemment. Les modèles à barreau ou cocon fonctionnent bien une fois que les ficelles sont réglées, mais le cocon peut gêner en remorqué décollage à pied. Plus modernes sont l'intégral et le plus récent la redingote *(années 80, ouverture complète sur le devant)* inventée par Theo Klafsky (D). Divers systèmes de suspension existent, dos souple, tubes ou plaques, lignes multiples ou porteuse unique. On peut les diviser grossièrement en porteuses fixes vers les reins, ou porteuse coulissante.

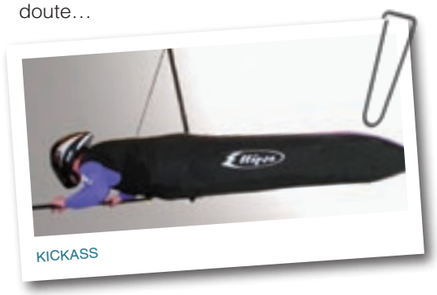
Nous supposons que la hauteur d'accrochage est correcte : pilote à l'horizontale, la poitrine passe un poing au-dessus de la barre. Le relevage est compliqué par une épaisseur importante entre le dos du harnais et celui du pilote, l'idéal est donc un harnais assez ajusté. Un modèle de loisir récent propose même un déport des pivots vers le ventre du pilote, facilitant encore le relevage. Si les cuissardes sont trop longues, le pilote voulant se relever est pendu par les aisselles et renvoyé en position couchée. Les cuissardes seront donc resserrées jusqu'à prendre en charge le pilote avant les aisselles dans cette phase.

Sur le harnais à porteuse coulissante, la porteuse revenant vers l'avant facilite le relevage. Plus le rail ou barreau est long vers les épaules, mieux on se relève, mais plus on est bas dans le trapèze. Un constructeur propose une porteuse qui coulisse sur une corde plus ou moins tendue *(2 versions)*. A moins d'un réglage extrêmement précis, la version peu tendue rend souvent difficile à la fois de se relever et de se coucher franchement. Dans la version tendue, la tension très forte nécessaire est dure à obtenir, le coulissement sur un barreau est plus facile.

Pour se coucher avec un harnais à porteuses fixes, les ficelles de suspension avant doivent permettre d'atteindre au moins l'horizontale. Au-delà c'est une question de goût, l'attitude de finesse max est déjà un peu inconfortable, surtout en volant peu *(intérêt d'une suspension du casque …)*, et tête en bas on est carrément mal, les bras travaillent en mauvaise position, et ça facilite le passage de la tête devant le nez de l'aile à l'atterro, donc danger !

Avec le harnais à porteuse coulissante, la bascule allongé est obtenue par une ficelle reliant la botte du harnais au coulisseau : lorsque le pilote s'allonge, il pousse sur ses pieds et amène le coulisseau en arrière, le harnais est alors lourd de l'avant et tombe naturellement en position couchée, retenu par la ficelle avant. Attention, la connexion entre la botte et le coulisseau est parfois oubliée, et alors il est très difficile de s'allonger.

L'incidence se règle de plusieurs manières. La plus simple est la ficelle avec taquet coinceur aux épaules. Il est intéressant de prévoir sur la ficelle un nœud faisant butée pour éviter la tête en bas. Sur les harnais de compétition récents, tous à porteuse coulissante, il y a deux solutions. La plus répandue est le kick-ass : une came déclenchée par les fesses libère la cordelette de réglage d'incidence *(un seul brin à l'avant)*, et la bloque dès que le pilote est normalement allongé. Très précis, ce système nécessite une utilisation soigneuse pour éviter d'user le morceau de sangle dans la came, ou un remplacement périodique des éléments usés. Grande mode vue avec les caméras embarquées : la ficelle est complètement détendue, le haut du corps est tenu par les bras, pour une meilleure sensibilité sans doute…


KICKASS

L'autre solution est la friction : la cordelette de réglage *(un brin vers l'avant, un vers l'arrière)* passe dans une gorge au milieu de la porteuse. Pilote cambré, la cordelette relâchée coulisse, pilote allongé, elle se bloque dans la position désirée. Un constructeur a sophistiqué ce principe en le renversant, les brins partent de la porteuse, passent dans des trous de la plaque dorsale et se rejoignent dans le dos du pilote. La friction s'opère au niveau des trous dans la plaque de la même manière, pilote cambré ou allongé.

FRICTION

Le parachute de secours peut être sur la poitrine, sur le côté, ou dans le dos, là encore avec des variantes : sous les fesses, cela nécessite une rallonge entre la poignée et le pod, plus haut dans le dos, le parachute est à cheval entre le flanc et le dos, la poignée directement sur le pod est a priori plus facile à attraper avec la main opposée en cas de besoin.

Enfin la fermeture à glissière : la mondialisation n'a laissé qu'un seul modèle de piètre qualité, qui choisit en général une belle journée pour lâcher ! Si seulement tous les fabricants pouvaient assumer cet incident désagréable en montant la fermeture sur velcro et en fournissant quelques fermetures de rechange … Quelques-uns fabriquent ainsi de série.

Pour monter à bord en sécurité, rien de tel qu'un enchaînement logique et rigoureux. Le harnais est d'abord accroché sous l'aile *(l'accrochage direct évite l'oubli)*, on engage les épaules, on commence par fermer les cuissardes, puis la boucle de ceinture, puis de poitrine, et on finit avec le reste. Enchaînement inverse pour se déséquiper, pour que ça se grave bien dans le cerveau. Finalement, le harnais est notre ami, il va nous soutenir pendant de longues heures. Ne pas hésiter donc à passer du temps pendu sous un portique, avec un aide ou au moins un miroir, plutôt que de griller un beau vol. Réglons-le bien, il nous le rendra.

Bons vols,

Raymond Caux

INITIATION DELTA
DE MARSEILLE À TOULON

Organisées par Les Ailes Libres de la Sainte-Baume depuis deux ans maintenant, le club propose des séances découverte d'une ou deux demi-journées. L'idée est de faire découvrir l'activité du delta dans cette région par une offre de proximité, pour ensuite permettre aux futurs pilotes de suivre un enseignement complet dans les écoles françaises.

SÉANCE D'HABILLAGE POUR PARAPENTISTES CURIEUX

Le club a bénéficié la première année du soutien du CND pour ce qui est d'une partie du matériel. Il prévoit dorénavant de s'équiper d'une ou deux ailes école récentes très agréables comme la Sol'R ou la Nimbus

Les séances se dérouleront toujours sur les sites de Gardanne ou de Signes et seront proposées tout au long de l'année 2011. Rendez-vous sur le site http://www.provencedelta.com

Bienvenue aux parapentistes des clubs locaux. Ils sont déjà quelques-uns à avoir essayé. L'expérience a montré que la prise en main de l'aile est généralement très rapide et que des premiers vols de pente sont accomplis aux cours de la journée découverte !

Essayez donc une fois, et venez échanger les idées, les sensations !

PREMIER SAUT DE PUCE…

…AVANT LE VOL DE PENTE

CALENDRIER

- AVRIL - MAI - JUIN -

JÉROME BAUD DANS LA COMBE D'ARENDELIÈRES AUX ARCS.

Mai

Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Avril

Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

Juin

Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	N°73	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

Crédit : Jerôme Maupoint /Gingliders.

SNOWKITEMASTERS 2011 : *SERRE-CHEVALIER WORLD*

La première journée de cette 7e édition du Snowkitemasters s'est déroulée sous un grand ciel bleu. Normal, 360 jours d'ensoleillement dans la Serre-Chevalier Vallée.

Jour 1: Entraînement
Quelle surprise à notre arrivée : accompagné du soleil émergeant des sommets du Grand Galibier, le village SKM est déjà en place, monté avec expérience par Fabien Ecarnot et son équipe de bénévoles passionnés.

Sous un ciel magnifique, un soleil radieux, une neige presque poudreuse, Régis Labaune et Wareck Arnaud, les fondateurs de l'événement, ouvraient la session ensemble et dessinaient les premières traces sur le domaine du SnowkitePark du Lautaret. Le Snowkitemasters 7.0 était lancé. Les Norvégiens, Russes, Tchèques, Espagnols, Anglais, Savoyards, Grenoblois prenaient leur dossard avec le thé ou café de bienvenue.

Ce fut une super journée d'ouverture en forme d'échauffement, mais malgré tout déjà très engagée.

Jour 2: Journée sans vent
Grand beau, tout poudre, dès le matin sur la Serre-Chevalier Vallée. Le genre de journée mythique. Ah non mais : « Il en manque toujours un pour faire trois », vieux dicton de snowkiter, ce qui signifie qu'il manque toujours un des trois éléments essentiels, le soleil, la poudreuse, le vent.

Jour 3 : Break... sessions d'anthologie 30 mn
Ce fut l'occasion de passer de bons moments tous ensemble au cœur du village SKM. Ainsi les rencontres enrichissantes entre kiteurs internationaux, les Russes, les Hollandais, les Picards, le Japonais, les Grecs, les Romains et les Visigoths. Il est important de pratiquer plusieurs langues, c'est en plus un exercice très amusant.

Tout à coup, la renverse est arrivée, c'est-à-dire que le vent *(qui ne soufflait pas)* a subitement changé de direction à 180°. Ce fut l'effervescence, mais de courte durée car le vent tourna encore un peu pour souffler en descendant, ce qui rendit la pratique du snowkite impossible. Tout le monde plia le matériel, le directeur de course très triste annonça que la compétition du jour était annulée. Tout le monde prit le chemin du retour vers Serre-Chevalier Vallée.

C'est précisément ce moment que choisit une éclaircie pour surgir de nulle part et offrir une session d'anthologie, avec poudreuse, vent d'ouest, lumière féérique, mais cela ne dura que le temps d'un feu de paille puis le ciel gris, les flocons, et le vent d'est reprirent la direction des opérations.

Voilà. Ce fut donc une journée excellente, riche en rebondissements, pleine de suspense de bout en bout, qui s'est terminée en apothéose le soir au Frog.

Jour 4: Finales Filles
Premières manches validées aujourd'hui dans la compétition freestyle. La vallée de Serre-Chevalier a bénéficié d'un vent de nord constant, même si la couverture nuageuse était très épaisse. Vent de nord, ce n'est pas l'idéal au Lautaret, on a même coutume de dire : « vent de nord, le kite est mort ». Sauf que là nous avons eu par moments une composante ouest ce qui permettait une stabilité correcte pour que le directeur de course Matthias Charton lance les manches de compétition dès 9 h 30.

Quatre catégories, c'est-à-dire snowboard et ski, en garçons et en filles.

Tableaux éliminatoires, jusqu'aux quarts de finale, demies, puis finales. Autant dire que le spectacle fut assuré. Chaque compétiteur ayant la possibilité d'exprimer tout son répertoire technique durant les manches de huit minutes d'une intensité maximale.

Ce fut donc une épreuve très physique pour les vainqueurs car ils devaient enchaîner les duels à mesure de leurs qualifications successives et ce jusqu'à la finale.

Les finales filles ont eu le temps de se dérouler et c'est la Norvégienne Kari Schibevaag *(Photo)* qui gagne en ski ET en snowboard, ce qui n'est pas un mince exploit.

Chez les garçons, que ce soit en ski ou snowboard, la compétition est allée jusqu'aux demi-finales.

JOHANN CIVEL

INTERNATIONAL SNOWKITEMASTERS

Résultats

Freestyle snowboard:
- Femmes :

1 - Kari Schibevaag Norvège (Ozone)
2 - Estelle Lambellet France
3 - Caroline Onarheim Norvège
4 - Tatiana Sysoeva Russie (Ozone)

Freestyle ski:
- Femmes :

1 - Kari Schibevaag Norvège (Ozone)
2 - Muriel Vandenbempt France (Ozone)

Jour 5 : « Le combat des chefs ! » Finales Hommes
La meilleure journée des World Snowkitemasters ici au col du Lautaret.

Dès le matin la compétition freestyle était lancée, reprenant son déroulement au stade des quarts de finale, stoppés la veille par l'arrivée du brouillard. Parmi les masters encore en lice figuraient en snowboard le redoutable Norvégien Andreas Toverud opposé au très radical Tchèque Marek Zach. Yusca Balogh de Hollande devait s'incliner devant le valeureux Suisse Romain Luppi qui s'élançait malgré une rupture du ligament croisé.On pouvait remarquer la prestation impressionnante de Jeff Lilas venu du Vercors.

Au bout du compte, la finale explosive fut remportée par la légende vivante du snowkite Guillaume Chastagnol qui aligna ce run hallucinant avec un massif Tindy dans la stratosphère, suivi d'un backroll handle-pass 720 enchaîné dans la foulée avec le très esthétique switch 1440 blind, ce qui fait quatre tours lancés en marche arrière et replaqués sur la carre opposée, enfin l'addition était réglée par un dernier kiteloop 720 front, n'en jetez plus, et c'est au score de deux juges sur trois que Chasta ajoutait un nouveau titre de World Snowkitemaster à son palmarès fabuleux.

PODIUM WORLD SNOWKITEMASTERS
1-KARI SCHIBEVAAG NO
2- MURIELLE VANDENBEMPT FR

LES DEUX WORLD SNOWKITEMASTERS GUILLAUME CHASTAGNOL ET JOHANN CIVEL INTERVIEWÉS PAR FABRICE LECUYER.

En ski, la bataille fut épique. Le Russe Anton Uzhegov faisait figure de favori mais ne passait pas les demi-finales à cause d'une ligne coupée lors d'un énormissime KGB. Le Suisse Alexandre Bryan très en forme ne parvint pas à surmonter l'obstacle Alex Robin au style toujours super aérien d'une fluidité au millimètre.

Ces terribles freestylers n'ont cependant pas fait le poids face au répertoire technique du local Johann Civel. Avec une amplitude démentielle, du style, de l'audace et des réceptions qui n'auraient pas cassé des œufs, notre premier guide snowkite de France remportait pour la première fois ce titre de WorldSnowkitemasters.

En résumé, ce sont donc deux enfants du pays de la Serre-Chevalier Vallée qui sont couronnés meilleurs snowkiters mondiaux en freestyle.

Résultats

World *Snowkitemasters*

Snowboard :

1- Guillaume Chastagnol France (Ozone)
2- Romain Luppi Suisse (Mood)
3- Marek Zach Tchéquie (Ozone)

Ski :

1- Johann Civel France (Ozone)
2- Anton Uzhegov Russie (Ozone)
3- Alexandre Bryan Suisse

Jour 6 : World SnowKiteMasters / Race

Encore une journée énormissime au col du Lautaret. Le grand beau temps semble s'être installé pour de bon. Le vent un peu léger a quand même envoyé quelques watts en fin d'après-midi.

C'est le moment qu'a choisi l'organisation pour lancer la compétition du jour, c'est-à-dire une Race : une course en ligne selon un parcours sélectif tracé par Guillaume Chastagnol.

En snowboard, le Tchèque Marek Zach remportait la course, devançant Guillaume Chastagnol très malchanceux avec embrouillage de lignes au départ, en trois Jeff Lilas qui confirme son excellente semaine.

Le vainqueur en ski fut le Viking Bjorn Kaupang de Norvège, suivi par un vieux avec une barbe de Père Noël qui, malgré un départ fulgurant, a oublié l'ordre des balises en cours de route; en trois arrivait G.G. Josserand, un des fils du vent, et toute une meute de survoltés à leur poursuite.

Ces deux courses étaient commentées en direct live par l'inégalable speakerine Anaïs Rouveyrol, très taquine, à l'humour minimum de 2e degré. Les arrivées eurent lieu sous les acclamations déchaînées d'un public en délire total.

Résultats

Race World Snowkitemasters

Snowboard :

1- Marek Zach Tchéquie (Ozone)
2- Guillaume Chastagnol France (Ozone)
3- Jean-François Lilas France (Kiteandboards)

Ski :

1- Bjorn Kaupang Norvège (Fone)
2- Pascal Boulgakoff France (Ozone)
3- Jérôme Josserand France

Jour 8 : Championnats de France

Grand ciel bleu, vent impeccable, mais neige dure comme du béton, du ciment, du carrelage, du granit, de l'iridium. Trop dangereux dans ces conditions pour lancer une manche de freestyle, les réceptions de sauts pouvant causer des soucis.

C'est donc une Race que le directeur de course Mathias Charton décidait de programmer afin de valider une épreuve en cette magnifique journée de kite. Départ en ligne, snowboard, ski, garçons, filles, tous ensemble, selon un parcours nettement rallongé par rapport à celui de la veille.

Un circuit très exigeant sur tous les plans, tant technique pour utiliser la voile avec le maximum de vitesse, que stratégique à cause du relief très varié, ainsi que physique à cause de très longues remontées par vent descendant.

Un très beau spectacle remporté par le local d'adoption Pascal Boulgakow en skis, suivi de très près par Laurent Sublet, multiple champion de France freestyle; vint ensuite Rémy Borgioli fondateur de l'école Kite Legend et en quatre Hugues Baume de Mizoën.
Le snowboard était remporté par Jean-François Lilas.

Jour 9 : Championnats de France / finale

Un épilogue en apothéose grâce à une journée magnifique en haute montagne et un spectacle féérique tant pour le niveau technique freestyle que d'un point de vue esthétique.

D'emblée on put constater un niveau hallucinant avec des figures new-school très engagées mais totalement maîtrisées.

Se sont alors illustrés les kiteurs en ski Hugues Baume, Rémi Dinneur, Seb Bocos. Chez les filles, Marine Dupra, Anaïs Rouveyrol, Muriel Vandenbempt et en snowboard Didier Botta, Étienne Lhote, Jeffy Lilas, Matt Blanchard.

Mais les vainqueurs furent au bout du compte, en ski Laurent Sublet d'Annecy en progrès fulgurants, et en snowboard Guillaume Chastagnol, local de l'étape qui confirme sa suprématie planétaire incontestée, et chez les filles l'excellentissime Estelle Lambellet d'Annecy.

Résultats

Championnats de France Snowkite Freestyle

Snowboard :

1- Guillaume Chastagnol (Ozone)
2- Étienne Lhote (F.one)
3- Jeff Lilas (Kites&Boards)

Ski :

1- Laurent Sublet (Cabrinha)
2- Hugues Baume (Ozone)
3- Rémi Dinneur (Ozone)

Filles snowboard :

1- Estelle Lambellet (North)
2- Muriel Vandenbembpt (F.one)
3- Anaïs Rouveyrol (Ozone)

Race ski :

1-Pascal Boulgakow (Ozone)

Race snowboard :

1- Jeff Lilas (Kites&Boards)

Pascal Boulgakow.

PHOTOS SNOWKITEMASTER.COM /BOULGUI

DOSSIER SÉCURITÉ
COMMENT FAIRE DIMINUER LE NOMBRE D'ACCIDENTS ?

POUR AIDER À CETTE RÉFLEXION VITALE :
- ***le témoignage d'un club sur un accident et sa réaction;***
- ***les réflexions menées par la commission Sécurité et Technique à partir de la synthèse des déclarations d'accidents;***
- ***le témoignage plus ancien d'un deltiste, dans lequel toutes les pratiques peuvent se reconnaître et qui garde toute son actualité sur le fond.***

TÉMOIGNAGE DU CLUB VOL LIBRE ROANNAIS

Un membre du club (licencié FFVL, assuré RCA) a percuté de plein fouet une ligne électrique à moyenne tension.

Tétanisé, il n'a pas piloté sa voile et s'est dirigé tout droit vers l'obstacle sans tenter l'ombre d'une manœuvre d'évitement.

Sa voile a provoqué un énorme court-circuit, une véritable explosion. Le pilote s'est retrouvé pendu dans sa sellette à un mètre du sol. N'attendant pas les secours, il s'est détaché pour sauter à terre, risquant ainsi de créer un arc et, cette fois-ci, de s'électrocuter. Heureusement, plus de courant dans cette ligne, il s'en tire miraculeusement.

Prévenus par des pilotes du club qui étaient au décollage et témoins de ce qui venait de se produire, les responsables du Vol Libre Roannais ont déclenché immédiatement les secours, tout en restant durant plusieurs heures dans une terrible inquiétude. *(Après le drame vécu en 2007, lors de l'accident mortel de notre ami Gérard, victime probablement d'un malaise en vol, on sait ce qu'il en est avec une ligne à moyenne tension).*

Profond soulagement lorsque tous ont été avertis que le pilote était sain et sauf et indemne…Tout s'est donc bien terminé, mais il restait à en tirer les leçons !

Ce nouveau membre du club étant débutant, les responsables du club ont insisté pour qu'il aille faire plusieurs stages, ce qu'il a fait.

Néanmoins on est bien obligés de constater qu'il n'avait pas le niveau suffisant pour pouvoir voler seul et autonome, en dehors d'une école dotée d'un encadrement sérieux.

Or, le Vol Libre Roannais n'est en aucun cas une école, mais uniquement une association de pilotes supposés autonomes et responsables d'eux-mêmes. Cet accident oblige à renforcer encore plus les précautions relatives à la sécurité, passant impérativement par une formation poussée des pilotes.

Le brevet fédéral de base devrait être obligatoire car il est regrettable que certaines écoles laissent partir des élèves dans la nature alors qu'ils ne savent pas voler…

Certes, nous sommes dans un État de droit et nous ne pouvons pas l'exiger. Pourtant cela éviterait bien des frayeurs et, hélas parfois, des drames. Il ne viendrait pas à l'idée de prendre sa voiture sans permis de conduire…

QUELLE FORMATION POUR VOLER EN SÉCURITÉ?

La formation et l'expérience améliorent la sécurité.

L'analyse des accidents de vol libre montre parmi les accidentés une forte proportion de pilotes peu formés ou volant peu.

- Sur les 27 accidents mortels survenus de 2008 à 2010, 7 pilotes n'avaient aucune qualification fédérale.
- Parmi les accidents déclarés de 2004 à 2009, les accidents de pilotes ayant une pratique quotidienne sont en moyenne deux fois moins graves que ceux impliquant des pilotes ayant une pratique occasionnelle.
- Alors que seulement 17% des licenciés FFVL ayant déclaré un accident ne sont pas brevetés ou n'ont que le brevet initial, ceux-ci sont impliqués dans 45% des accidents déclarés en 2009 et 2010. Ceci signifie que ces pilotes ont une probabilité d'accident trois fois supérieure à celle des pilotes brevetés.
- Pour la même période on dénombre beaucoup plus d'accidents déclarés par les clubs que par les écoles *(2/3 - 1/3),* ce qui confirme - outre les chiffres ci-dessus - la sécurité mise en œuvre en « milieu encadré ».

La réglementation française n'impose pas de niveau de formation aux libéristes et la FFVL est attachée à la liberté du vol libre.

La seule obligation légale pour le pilote de vol libre est une assurance en responsabilité civile aérienne. Muni de cette assurance, le pilote peut voler partout, en respectant les règles régissant l'espace aérien, les règles de priorité en vol et les règles particulières aux sites de décollage et d'atterrissage lorsqu'elles sont justifiées. Il y a par exemple des sites de vol en France tels que celui de Jeufosse, c'est un départ de cross uniquement, dont l'usage est réservé aux seuls pilotes détenteurs du brevet confirmé.

Dans les autres pays la situation est variable.

Une qualification minimale est exigée dans certains pays comme la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche, la Turquie, le Canada, la Norvège, le Japon ou l'Australie; dans d'autres pays tels que les États-Unis, l'Argentine ou le Royaume Uni, les règles sont liées à l'accès aux sites de vol. La commission sécurité va regarder de plus près si ces règles supplémentaires se traduisent par des pratiques plus sûres.

Néanmoins, la persistance d'un nombre élevé d'accidents chaque année et le manque de progrès en cette matière, malgré les progrès enregistrés dans la sécurité de nos engins volants, oblige à poser la question de la formation des pilotes et de sa validation au moment du vol.

Que faire ?

Les statistiques d'accidents de la FFVL sont de plus en plus précises; elles ne montrent pas de diminution depuis 2004 et elles ne montrent pas non plus de diminution de leur gravité; toujours deux accidents pour cent licenciés volants par an et toujours entre cinq et dix accidents mortels par an.

Ce n'est pas acceptable et la formation des pilotes est clairement une piste de progrès. Comment avancer sur cette piste ?
Aujourd'hui, écoles et clubs de vol libre se partagent, d'après nos statuts, la délivrance des licences « élèves » et « volants » sans chronologie ni brevets obligés. Passage et retour en école, s'ils concernent la majorité des nouveaux licenciés *(8000 licences élève en 2010)* et bon nombre de volants *(environ 4000 stagiaires supplémentaires annoncés par les écoles),* ne peuvent être reliés à la possession d'un brevet. On peut juste affirmer qu'un tiers des licenciés élèves reviennent pour un second stage, disons jusqu'au niveau vert - celui du brevet initial - alors qu'un gros millier de volants retournent « à l'école » pour y chercher des compléments de formation comme le SIV, le cross ou les voyages… Et parfois des brevets : 500 brevets de pilote et 300 à 400 brevets de pilote confirmé sont validés chaque année.

Et nous sommes 15 000 volants licenciés!

La réflexion en cours sur une évolution douce du paysage des licences, avec une année *(ou deux)* de primo adhérent qui pourrait être suivie d'un accès conditionnel à la licence pratiquant, aboutira peut-être un jour à ce que le brevet initial soit demandé pour le passage de l'un à l'autre… proposition à discuter !

Est-il insensé d'imaginer une bonne campagne de validation du brevet initial pour tous nos anciens volants à l'horizon 2015 et une autre parallèle, dédiée aux élèves, d'incitation au passage d'un vrai brevet initial en école ?

Les clubs, les écoles, les pratiquants eux-mêmes y trouveraient leur compte, le vol libre et la fédération une image sans doute encore plus responsable. Un meilleur contrôle des compétences des pilotes pour l'accès à certains sites de vol est aussi une piste à explorer. Elle a pourtant des limites pratiques : qui va être sur le site pour ce contrôle ? et risque de conduire à des comportements d'égoïsme local *(broute pas mon herbe!)* incompatibles avec la déontologie de notre fédération. Cette option doit être limitée à des sites particuliers du fait de leur dangerosité ou de leur surfréquentation.

Le débat est ouvert. Ce qui est sûr, c'est que l'amélioration de la sécurité des libéristes passe par une généralisation de leur formation tout le long de leur pratique du vol libre.

Vincent Lacour, Jacky Bouvard

« 500 brevets de pilote et 300 à 400 brevets de pilote confirmé sont validés chaque année. Et nous sommes 15 000 volants licenciés ! »

SÉCURITÉ ET KITESURF,

l'exemple de l'accident de Saint-Jean-de-Luz

Le 7 novembre 2010, le monde du kite apprend une bien triste nouvelle avec l'accident mortel d'un jeune kitesurfeur à Saint-Jean-de-Luz, drame qui a été particulièrement médiatisé.

Dans cette situation et face à ce battage médiatique, le rôle de la FFVL est évidemment le respect du deuil de la famille d'une part et le respect du déroulement de l'enquête d'autre part. Face à une telle médiatisation, il a néanmoins fallu répondre aux très nombreuses sollicitations des médias nationaux *(France 2, France 3, M6, France Soir, Europe1…)* et ainsi canaliser leurs réactions souvent excessives. Il semble en effet utile de rappeler la réalité du kitesurf en France, l'état de son accidentologie, le rôle de sa fédération délégataire, celui des professionnels, des clubs…

Sur le plan local, le rôle des clubs et des écoles est fondamental; il a permis de suivre et d'accompagner l'enquête des autorités publiques. Cette coordination a également permis d'établir un rapport technique le plus précis possible des circonstances de l'accident. La centralisation de ces informations permet d'avoir une vision plus fine des évolutions de l'accidentologie. C'est pour cette raison qu'il est essentiel de déclarer tout accident à la FFVL *(quel qu'il soit)* par le biais notamment de la fiche de déclaration.

D'autre part, cette relation étroite entre la fédération, la ligue, les clubs et écoles locales a permis d'anticiper les réactions des communes du sud-ouest de la France afin de parer à d'éventuelles restrictions ou interdictions sans consultation des acteurs du kite. Un plan d'action est donc engagé en partenariat avec les services administratifs chargés d'organiser et de réglementer le kite dans cette région. Ce plan d'action vise d'une part à proposer un mode de gestion possible du kite sur ces communes, d'autre part à engager une action d'information auprès des pratiquants *(projet de check-list du kite)* et enfin à fournir aux clubs des outils visant à relayer localement les recommandations pour la pratique, les règles de priorité, l'information destinée aux spectateurs…

Ainsi, sur le plan national, la commission de sécurité du kite a un fonctionnement transversal et a pour rôle d'analyser chaque année les chiffres de l'accidentologie, d'entretenir des relations et des partenariats avec les pouvoirs publics, d'assister à un certain nombre de réunions nationales et régionales *(ministères, affaires maritimes...)* et de séminaires *(forum national sur la sécurité en mer)*, de collaborer avec la fédération des industries nautiques et les fabricants *(norme AFNOR)*, d'élaborer des règles fédérales *(règles de priorité, règles pour la pratique des jeunes, règles pour les pratiquants et spectateurs...)* et des outils pédagogiques, d'établir des actions et partenariats comme avec la SNSM, d'assister à l'Assemblée Nationale des Élus du Littoral *(ANEL)*... L'implication d'acteurs bénévoles ou professionnels dans cette commission est donc essentielle à son fonctionnement.

POURQUOI NE POUVONS-NOUS RIEN SUR LA SÉCURITÉ ?
MIKE MEIER (USA) - 1998

Mike Meier est un des « patrons » du constructeur de deltas Wills Wing et le président de l'association des constructeurs HGMA.

Comment caractériser la vision qu'a le public non informé du delta ?
Probablement un sport « de mort » ou au moins « vraiment dangereux ». Il pense que les pilotes cherchent les « sensations fortes » sans s'occuper des risques, que les ailes sont fragiles, instables et peu contrôlables.

Confronté à cette attitude d'un spectateur, que répondre ?
Peut-être qu'autrefois, dans les débuts, il était vrai que les ailes étaient dangereuses et les pilotes téméraires, mais aujourd'hui, la qualité du matériel, de l'enseignement et la maturité des pilotes se sont considérablement accrues. Nous parlons des qualités aérodynamiques des ailes récentes, de la qualification rigoureuse des ailes, des moniteurs et des pilotes, des professions respectables des pilotes, *(médecins, juristes, informaticiens…)*; nous disons que le delta d'aujourd'hui est l'une des formes les plus sûres de l'aviation, pas plus risquée que d'autres sports d'action. Puis nous nous moquons de l'ignorance du béotien, et nous nous demandons pourquoi, après tout ce temps, le public ne comprend toujours pas que c'est sûr et raisonnable…

Et si finalement ils avaient raison et nous tort ? Et si on pouvait le prouver ?
D'abord, admettons qu'année après année, nous continuons à nous tuer à un taux impressionnant. Quiconque pratique depuis longtemps a probablement perdu au moins un de ses amis dans un accident de delta. Nous avons apparemment progressé dans les 25 dernières années. La moyenne de 31 décès par an avant 1982 est passée ensuite à 10 par an, et depuis 6 ans, à 7 par an *(chiffres US)*. Mais le nombre de pilotes a aussi beaucoup diminué, et en fait le taux de décès n'a probablement pas changé, ou en tout cas ne s'est pas amélioré depuis 10 ans, il reste d'environ 1 pour 1000 par an.

Donc la question reste pourquoi ?
Le matériel devient de plus en plus « high tech », nous en savons plus sur l'enseignement, nous avons des parachutes, roquettes, casques intégraux en kevlar, roues, radios. Et avec 20 ans de plus nous sommes plus sages et prudents, pourquoi la sécurité n'est-elle pas meilleure ?

Je me pose cette question sous diverses formes depuis toujours. En y réfléchissant après un accident que j'ai eu il y a 3 ans, je crois que suis peut-être tombé sur un élément de réponse, le que voici :

Les faits. Nous faisions des essais d'ailes à Marshall Peak dans le comté de San Bernardino. C'est une bosse ronde au milieu d'une crête à 700 m, près du bassin de Los Angeles, un site fiable, volable environ 300 jours par an et où l'on tient la plupart du temps. C'était en juillet en milieu de journée, mais les conditions n'étaient pas trop fortes. Nous atterrissons au sommet dès que possible car cela augmente beaucoup l'efficacité. Je me pose environ 100 fois par an ainsi depuis 15 ans, mais j'étais quand même vigilant. Je me souviens clairement de l'approche, car deux semaines après je devais prendre trois semaines de vacances à l'étranger en famille, et je me disais : « ce serait mieux de ne pas me blesser avant le voyage ou ma femme va me tuer... ». Je n'étais pas inquiet, je volais avec un Spectrum 165, les conditions étaient modérées, j'avais bien posé souvent avec des ailes et dans des conditions plus difficiles, je n'avais pas raté d'atterrissage aussi loin que je me souvienne, j'étais détendu mais concentré, je voulais juste faire une approche parfaite. C'est toujours mieux pour se poser au sommet à Marshall, car l'atterrissage est exigeant et une approche négligée peut rapidement poser des problèmes. Je savais exactement où je voulais être à chaque point de l'approche, position, cap, altitude et vitesse, et j'ai exécuté l'approche exactement comme je voulais.

On se pose au sommet de Marshall à moitié vent de travers, en remontant sur l'arrière de la bosse, on arrive vite car le gradient peut être extrême, et c'est souvent assez turbulent. Le délai entre le plongeon à 60 km/h, l'arrondi et le poussé est très court. J'en étais à la moitié de cet intervalle après avoir dépassé la zone où normalement on est secoué par la turbulence, quand le nez et l'aile gauche sont tombés brutalement. J'ai contré immédiatement à fond, et j'ai réussi à remettre l'aile à plat juste au moment où la barre touchait. Comme j'avais tourné de 90°, j'étais presque vent arrière à environ 45 km/h. Le montant droit a cassé sur le coup, et j'ai heurté violemment le sol du côté droit du visage et du corps.

> ***« Un court instant je me suis cru mort, puis, juste après, j'ai pensé à la paralysie. Rapidement, j'ai su que j'allais à peu près bien, et finalement je m'en suis sorti avec une entorse »***

Un court instant je me suis cru mort, puis, juste après, j'ai pensé à la paralysie. Rapidement, j'ai su que j'allais à peu près bien, et finalement je m'en suis sorti avec une entorse à la cheville et un léger coup du lapin. J'ai eu trois semaines pour méditer sur cet accident pendant que je rebondissais sur les pistes de l'Afrique de l'Est, essayant en vain de garder ma tête dans l'axe au-dessus de la colonne pour limiter la douleur.

En fait, je n'ai jamais pensé repousser les limites. Je m'étais posé des douzaines de fois à Marshall avec les mêmes sensations. Les deux étés précédents, j'avais posé des RamAir en pleine journée dans des conditions bien plus fortes, sans jamais aucun accident. Je ne me souviens même pas du dernier montant cassé. J'ai cherché un indice, que j'aurais manqué et qui aurait pu me prévenir du danger, en vain. Finalement, il ne reste qu'une seule conclusion, ce qui m'est arrivé n'est que ce qui aurait pu m'arriver à chaque atterrissage dans des conditions équivalentes ou plus difficiles. Ce terrain était dangereux à cause de ce qui pouvait s'y passer *(et qui s'y est passé)*. Le corollaire, bien sûr, était que tous les autres atterrissages que j'avais faits avec des ailes ou des conditions plus difficiles étaient aussi dangereux *(en fait plus)*, bien que tout se soit bien passé.

> ***« Pour être en sécurité, il faut agir avec plus de 99,9 % de certitude, mais cela ne peut pas être distingué de 100 %, donc en fait nous devons être sûrs à 100 % d'être en sécurité. »***

Soudain j'ai eu l'impression de commencer à comprendre quelque chose que je n'avais pas perçu auparavant.
Voici comment je pense que cela fonctionne. Le facteur le plus déterminant dans la sécurité d'un pilote est la qualité de ses décisions. La compétence, l'expérience, le matériel, tous ces éléments donnent seulement notre limite maximale. Avec plus de compétence on repousse sa limite, tout comme avec plus d'expérience ou un meilleur matériel. Mais la sécurité ne dépend pas de nos limites, seulement de la manière dont nous respectons ces limites, et c'est déterminé par la qualité de nos décisions. De quelle qualité doivent-elles être ? En fait, presque parfaites. Voyons ces décisions : est-ce que je vole aujourd'hui, est-ce que je commence à courir maintenant, dans ce cycle, ai-je la place de tourner vers le relief, est-ce que je peux dériver dans ce thermique et repasser la crête ? À chaque fois, il y a une incertitude sur la suite des événements. Si nous sommes sûrs à 99 % que cela passe, nous nous tromperons une fois sur 100, à 99,9 % une fois sur 1000. Nous prenons probablement 50 décisions importantes chaque heure de vol, donc on arrive à 1000 décisions toutes les 20 heures, soit une ou deux fois par an pour un pilote moyen.
Pour être en sécurité, il faut agir avec plus de 99,9 % de certitude, mais cela ne peut pas être distingué de 100 %, donc en fait nous devons être sûrs à 100 % d'être en sécurité.

Maintenant nous commençons à cerner le problème. Considérons d'abord que nous avons une forte propension à décider « d'y aller ». Décoller maintenant, par impatience d'être en l'air et pour éviter le désagrément des pilotes derrière moi, au lieu d'attendre le prochain cycle alors que le vent est un peu de travers et l'aile pas bien équilibrée. Tourner dans ce thermique et passer au-dessus de la crête pour rester en l'air, au lieu de continuer prudemment en risquant de m'enfoncer et peut-être d'aller me poser. Voler aujourd'hui, même si les conditions sont au-delà de mon expérience, plutôt que d'écouter les « j'y étais » de mes amis le soir à l'atterrissage, sachant que j'aurais pu voler mais que je ne l'ai pas fait, et que eux l'ont fait et ont réalisé un beau vol.

Donc la pression pousse à « y aller ». La seule chose pour contrebalancer cette pression est notre capacité à reconnaître les risques possibles d'erreur, et à évaluer nos chances de réussite. Et il y a un piège mathématique. Si mes amis et moi prenons 99 % de bonnes décisions, 99 décisions sur 100 n'ont aucune conséquence fâcheuse. Même si elles sont mauvaises, rien de négatif ne se produit, et donc je pense qu'elles sont bonnes. Ceci s'applique aussi aux décisions de mes amis, que j'observe. Elles doivent être bonnes puisqu'elles marchent, non ? Naturellement, je baisse légèrement mon seuil d'alerte, maintenant je prends 98 % de bonnes décisions et cela marche encore. Plus cela continue, plus j'ai tendance à prendre de mauvaises décisions.

Finalement, les statistiques me rattrapent, et la courbe descendante de mon seuil d'alerte croise la courbe ascendante des possibilités d'accident que je crée avec mes mauvaises décisions. Quelque chose tourne mal, je rate un décollage ou un atterrissage, je me fais piéger derrière la crête, ou je percute le relief sous le vent d'un thermique. Si j'ai de la chance, je m'en sors avec un montant ou un bord d'attaque, sinon je suis mort.

Si nous acceptons que la seule façon de voler en sécurité est de prendre 100 % de bonnes décisions, il devient intéressant de considérer accessoirement à quoi ressemblerait notre sport si nous pratiquions ainsi. Les pilotes voleraient dans des conditions plus douces et plus sûres, en restant confortablement dans leur niveau de compétence et d'expérience, avec des ailes plus faciles et plus stables. Les atterrissages seraient contrôlés, les constructeurs vendraient deux montants et une quille par aile *(ceux sur l'aile)* au lieu de trois ou quatre rechanges comme maintenant, il y aurait beaucoup moins d'accidents *(environ 200 déclarations par an à l'USHPA)*, pas de décès, sauf peut-être lorsqu'un pilote est victime d'une attaque cardiaque en l'air.

Puisque le delta ne ressemble pas du tout à cela, nous devons conclure qu'actuellement le delta est un sport vraiment dangereux pratiqué par des gens manquant d'un regard critique sur leur propre sécurité. En d'autres termes, nous pouvons conclure que la vision du public non informé sur notre sport est exacte. (...)

Maintenant demandons-nous encore une chose. Si les pilotes arrêtaient de se tuer, si les terrains arrêtaient de résonner des impacts de nez d'ailes tous les deux ou trois atterrissages *(donc si le delta commençait à avoir l'air sympa et non terrifiant et dangereux)*, croyez-vous que la perception de notre sport par le public changerait ? Probablement ne seraient-ils toujours pas plus nombreux à vouloir en faire, mais pensez-vous qu'ils arrêteraient de penser que nous sommes des fous ?
Peut-être que oui.

Et ils auraient peut-être raison.

LES SÉMINAIRES « ESPACE AÉRIEN » DU CNFAS ET DE LA FFVL

Les séminaires sont l'occasion de faire un point complet sur l'actualité et le travail des représentants de la fédération pour la défense de nos activités.

Le séminaire du CNFAS s'est tenu le 22 janvier à Paris en présence de 40 représentants des fédérations.

Cet important regroupement annuel permet de faire le bilan de l'année écoulée, le point sur les dossiers en cours et de définir les priorités d'action de l'année à venir.

Tous les CCRAGALS, qui correspondent au découpage interrégional de la DGAC, étaient représentés, a minima par un délégué de chacune des fédérations présentes.

Du fait de leur nombre de pratiquants et de leurs problématiques spécifiques en matière d'accès à l'espace aérien, la FFA, la FFPLUM, la FFVV, la FFP et la FFVL composent toujours l'essentiel des présents.

Le fonctionnement interne analysé :

La matinée a été consacrée au fonctionnement des groupes régionaux et du groupe d'experts national. Après un bilan de l'année écoulée dans les différents CCRAGALS, les échanges ont été consacrés à l'organisation, les méthodes et les outils de travail.

S'agissant du groupe d'experts, il a été décidé que l'animation serait à présent tournante et qu'une répartition plus formelle des rôles serait testée afin de renforcer encore l'efficacité et la réactivité, notamment pour la veille aux publications aéronautiques *(AIP et suppléments)*, la rédaction des courriers vers les administrations et le suivi des réunions.

L'outil de travail principal est l'Internet, avec le site baptisé « Panda géant », qu'il convient de simplifier pour en améliorer la convivialité.

La parole a ensuite été donnée aux coordonnateurs des représentants des CCRAGALS; ce tour de France a permis de voir que la vitalité des échanges internes restait à améliorer, notamment dans le Centre-Est, le Sud et le Nord et, dans une moindre mesure, dans l'Ouest également. La très bonne dynamique du Nord-Est, du Sud-Est et du Sud Ouest ont été saluées.

L'après-midi a été consacré aux dossiers nationaux en cours :

• RTBA : entrepris en 2010 pour répondre au besoin de la Défense d'adapter le réseau aux nouvelles formes d'entraînement en patrouille, il fait actuellement l'objet d'échanges entre les usagers et les deux ZAD *(Zones Aériennes de Défense)* Nord et Sud et les forces concernées. Des modifications au projet initial ont été proposées et sont actuellement étudiées par la Défense : le projet finalisé devrait être présenté aux prochains CCRAGALS, l'entrée en vigueur des modifications devant intervenir au printemps 2012. À suivre.

« Simplification de l'espace aérien : ce dossier ambitieux devrait prendre un nouveau départ »

• Zones « Gap-Valensole » : ces zones d'entraînement de l'aéronavale devraient faire l'objet d'importantes modifications en cours d'année ; pour l'heure des échanges très constructifs avec la Défense et les instances civiles du Sud-Est permettent d'espérer une réduction sensible de l'emprise de ces zones en échange d'une souplesse plus grande d'utilisation dans un cadre cependant moins pénalisant pour les activités de l'aviation légère et sportive.

• Simplification de l'espace aérien : ce dossier ambitieux devrait prendre un nouveau départ avec la présence de la Défense aux réunions de travail en 2011. L'exemple du dossier de Nîmes-Garons qui devrait permettre la libération de quelques volumes et le rehaussement de certains planchers d'espaces contrôlés, ainsi que le référencement des valeurs en référence au niveau de la mer (AMSL) au lieu de la surface (ASFC). Cependant, vu la complexité globale de l'espace aérien, les évolutions possibles sont souvent minimes.

• Sûreté : ce dossier demeure toujours très pénalisant car les mesures prises en la matière ne permettent pratiquement pas, ou très rarement, d'obtenir des modifications du fait de leur vocation à protéger un périmètre et non de résoudre d'éventuels problèmes de sécurité des vols. De plus, leur annonce est souvent très tardive, ce qui limite encore plus les possibilités de modification dans les délais. Et surtout, ces demandes ont pour origine les services du premier ministre et ont donc également une dimension politique.

• Création d'espaces temporaires : la consultation des représentants des fédérations est en passe de se généraliser en toutes régions : c'était une demande forte du CNFAS. Cela nécessite beaucoup de réactivité et un volume de travail supplémentaire conséquent en certaines régions, en NE et SE plus particulièrement. Par contre cela a déjà permis de faire prendre en compte certains aménagements pour limiter l'impact de ces dispositifs aujourd'hui créés pour des besoins de la Défense, mais également à l'occasion d'événements sportifs *(Tour de France par exemple)* ou culturels.

• La transformation des ZIT en zones prohibées *(P)* : elle sera poursuivie et prendra en compte les demandes d'aménagement en attente des fédérations. La suppression prochaine de 5 à 6 d'entre elles a été annoncée. À Suivre.

Un point sur les travaux des différentes commissions et groupes de travail nationaux a été fait :

• Les deux commissions pour l'étude des incidents entre aéronefs *(CSCA, CMSA)* regrettent l'évolution moins intéressante pour l'aviation légère et sportive, de la façon d'aborder l'étude des dossiers, qui ne permet plus de les voir tous.

• La commission Europe s'inquiète de l'application à venir de l'harmonisation de la réglementation européenne du fait des grandes disparités existant entre de nombreux pays : le risque est réel de voir imposées des règles peu adaptées et ne prenant plus en compte les particularités nationales à terme. Pour mémoire la première partie concernant les règles de l'air *(SERA)* est prévue en 2012.

• Le groupe de travail avec le SIA regrette le manque de moyens en personnel et au plan financier ne permettant pas de faire avancer les dossiers de l'amélioration de l'information aéronautique et la poursuite de la production de cartes au 1/250 000e si précieuses pour nos activités.

• Les représentants nationaux des fédérations au CNFAS membres du nouveau groupe de travail prestataires usagers réunissant les services de l'aviation civile, de la Défense et les usagers de l'aviation légère et sportive, regrettent qu'il n'ait pas encore trouvé le dynamisme souhaité et feront des propositions d'organisation en ce sens pour la réunion de printemps.

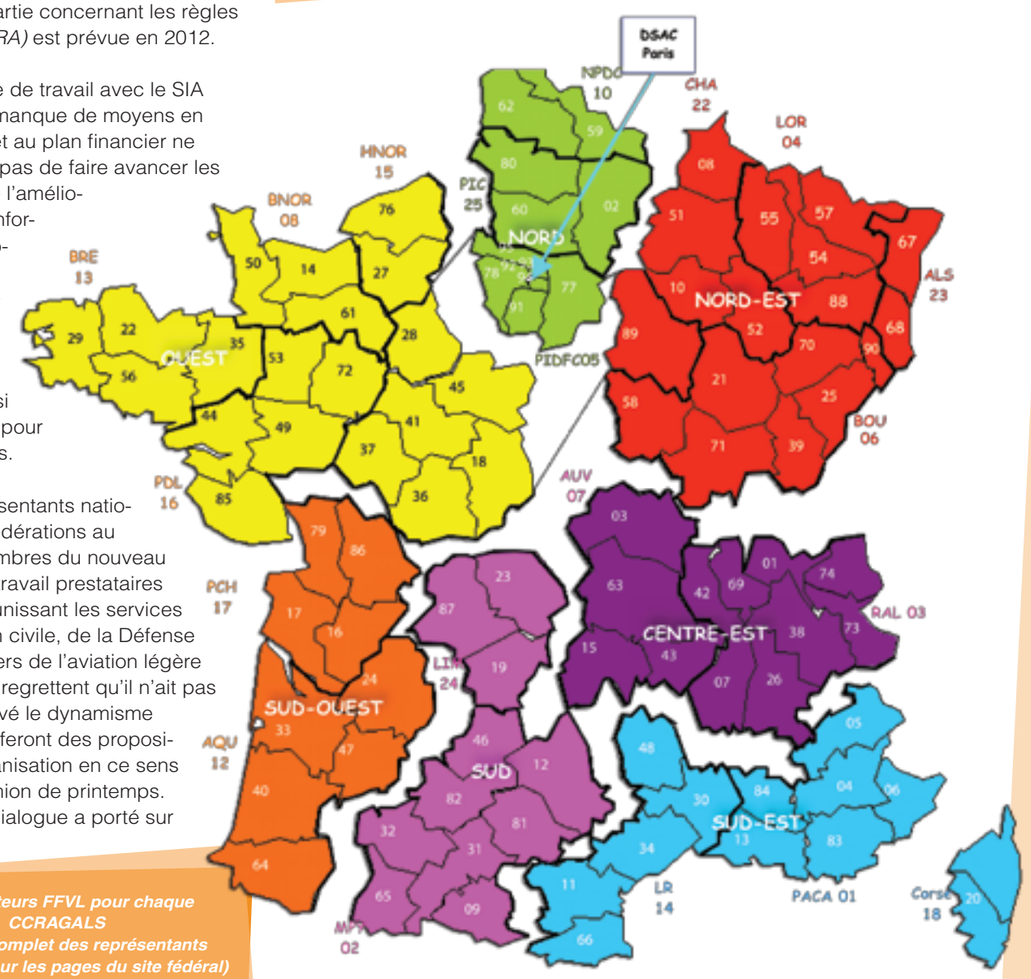
• Enfin, le dialogue a porté sur les moyens de favoriser la recherche de l'information pour les pilotes, en prenant comme exemple les pages spécialisées de la FFPLUM, de la FFVV et de la FFVL.

Les objectifs prioritaires du CNFAS pour 2011 sont les suivants :

• Améliorer l'organisation du groupe national du CNFAS, grâce à une meilleure répartition des rôles et des

suite page 30

carte de France des CCRAGALS



Coordinateurs FFVL pour chaque CCRAGALS (le listing complet des représentants FFVL, figure sur les pages du site fédéral)

• NORD
BERTHY Alain :
alain.berthy@gmail.com

• SUD-OUEST
ORTET Pierre :
p.ortet@laposte.net 06 75 54 27 91

• SUD
UNFER Thomas :
thomas.unfer@voila.fr 06 76 14 62 86

• SUD-EST
BOUVARD Jacky :
bouvard.ffvl@orange.fr 06 25 51 19 60

• CENTRE-EST
ARDHUIN Jean-Marc :
jean-marc.ardhuin@wanadoo.fr 06 25 51 19 98

• NORD-EST
DELACOTE Gérard :
gdelacote@wanadoo.fr 06 22 29 57 81

• NORD
BUISSON Guy :
guy.buisson@gmail.com

suite de la page 29

outils *(hébergement des documents)* et à l'optimisation de l'accès à l'information des pratiquants *(renforcement des liens pour les pages spéciales des fédérations)*.

• Obtenir l'officialisation de la procédure de consultation pour les espaces temporaires *(ZRT)*.

• Encore affiner le dispositif des ZRT Tour de France *(dimensionnement, possibilités de transit, simplicité de présentation)*.

Cette année la coordination du séminaire a été réalisée par Michel Hirmke FFPLUM, assisté pour la réalisation et l'animation de Nicolas Vaunois FFVV, Jacques Lienard FFA et de Gérard Delacote FFVL.

Côté FFVL, les travaux se sont poursuivis le dimanche 23 en présence de 18 référents des CCRAGALS, ligues et CDVL.

Si la moitié d'entre nous a commencé la matinée par une séquence prolongée dans un ascenseur récalcitrant, les travaux ont néanmoins été menés ensuite dans une ambiance très conviviale et très productive. Tous les CCRAGALS étaient là aussi représentés.

Après un retour sur les points essentiels du séminaire de la veille, effectué sous l'angle plus particulier de nos disciplines, un tour de table des CCRAGALS a été fait pour mesurer l'évolution de notre organisation interne et rappeler les principaux enjeux des dossiers régionaux.

• Ouest : Gérard Delacote a remercié Brice Deloye pour le travail accompli, et salué l'arrivée d'Alain Berthy qui le remplace à présent. Dans ce secteur, nous n'avons pas perdu l'espoir de pouvoir faire évoluer le dossier de la TMA Deauville en lien avec les autres fédérations. Par ailleurs le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes demeure un souci d'avenir majeur pour toutes les activités. La plus grande vigilance est de mise pour les projets de mise en place de procédures GNSS.

• Nord : le plus petit en superficie, mais plusieurs dossiers majeurs en cours : les espaces de Paris, Beauvais et Lille. Une note d'optimisme, la réduction d'activité de la Défense dans ce secteur *(fermeture de la base aérienne de Cambrai et abandon de tronçons du RTBA)*. L'équipe des référents est encore à renforcer : au CCRAGALS N, c'est Guy Buisson qui devient titulaire.

• Nord-Est : l'élargissement du RTBA est un énorme chantier nécessitant beaucoup d'énergie dans ce secteur où son volume est de loin le plus dense. La fermeture des bases de Metz et Reims devrait permettre une restructuration partielle des espaces et un gain de volume de classe G. Le dossier de Dôle n'est toujours pas finalisé. L'équipe est en place de longue date et fonctionne très bien avec les représentants des autres fédérations.

« Création d'espaces temporaires : la consultation des représentants des fédérations est en passe de se généraliser »

• Centre-Est : la mise en place de la procédure GNSS de Grenoble est le dossier le plus délicat en cours. Il est impératif de pouvoir obtenir des améliorations de la situation, car il est, pour l'heure, extrêmement pénalisant en l'état : une demande est en cours en lien avec les autres fédérations. Ce secteur demeure également très sensible du fait de la présence des deux aéroports internationaux de Lyon et Genève. Il est impératif de pouvoir recruter une à deux personnes ayant déjà une bonne connaissance des problématiques d'EA pour renforcer l'équipe en place, au vu du vaste périmètre de ce CCRAGALS et de la complexité de sa gestion, alors qu'il abrite une part très importante de notre volume global d'activité.

• Sud-Est : c'est avec le NE, l'un des deux secteurs les plus concernés par les exercices et les activités de la Défense *(Canjuers, Gap-Valensole)*, ainsi que de l'aviation civile *(Nice, Marseille, Montpellier)*. Le travail à réaliser au quotidien est énorme et orchestré par J Bouvard, qui a su s'entourer de nombreuses compétences pour assurer le suivi sur tout le périmètre qui s'étale de Menton à Perpignan via la Corse. Un coup de projecteur sera donné sur cette équipe dans un prochain Vol Passion. Actuellement les dossiers de Gap-Valensole, Nice, Nîmes-Garons et Calvi sont en cours de finalisation : dans l'ensemble ces dossiers semblent pouvoir apporter quelques améliorations significatives à nos pratiques. À suivre et confirmer ce printemps.

• Sud : l'équipe est solide et rôdée, le périmètre s'étend des Pyrénées au sud du Massif central et l'aéroport de Toulouse y occupe un volume important. Les relations avec les autres fédérations sont ici à renforcer.

• Sud-Ouest : le fonctionnement est principalement organisé au travers d'un travail d'équipe entre titulaires des fédérations au CCRAGALS SO : c'est un groupe extrêmement dynamique composé de plusieurs professionnels de l'aéronautique dont fait partie notre représentant, Pierre Ortet, lui-même ancien contrôleur aérien. Ce groupe secteur est de ce fait souvent une force de proposition intéressante auprès des instances civiles et militaires.

Évolution et gestion des pages espace aérien du site Web : après un tour de table, un large consensus s'est exprimé en faveur du maintien de l'organisation actuelle des pages et de la mise en place d'un mode de stockage des documents facilement accessible dès que l'intervention informatique pourra être effectuée.

Enfin, un point sur la poursuite des actions locales de sensibilisation des pratiquants a été fait : le programme des réunions débats pourra être annoncé sur le site fédéral.

Un grand merci à tous les référents impliqués dans cette équipe pour le travail accompli au quotidien, en espérant que d'autres nous rejoindront pour améliorer encore l'efficacité de notre dispositif.

Gérard Delacote,

Photo : D.R.

La Fédération Française de Vol Libre est fière d'avoir
à ses côtés GDF SUEZ en tant que partenaire officiel du Kite en France,
à travers *AlpEnergie*, son offre d'électricité 100 % renouvelable.

FFVL

INFO

DEUX ÉVÉNEMENTS EN RÉGION PARISIENNE

PHOTO PIERRE SCARMATO

1/ Une tyrolienne montée à partir d'un viaduc pour tester l'ouverture des parachutes de secours

Lors d'une sortie du club des Piafs, deux de ses membres, spéléologues par ailleurs, se sont mis à « délirerÂ» sur le montage d'une tyrolienne sur le viaduc des Fauvettes *(Gometz, 91)* en vue d'essayer l'ouverture du parachute de secours.

Quelques semaines plus tard, une petite équipe allait défricher le bas du viaduc et le samedi 9 octobre, tôt le matin, les deux compères *(Didier Kalama et Alain Huot)* étaient à pied d'œuvre. Quelques 200 mètres de corde de spéléo, des poulies et autres mousquetons… ont permis de procéder au montage. Il faut dire que Didier avait déjà exploité cette tyrolienne lors de différentes journées nationales de spéléo, mais ni l'un ni l'autre n'avaient essayé l'ouverture du parachute de secours dans cette configuration !
Un portique avait été fabriqué pour l'occasion afin de faciliter le départ du haut du viaduc. Et tout était prêt pour accueillir les premiers parapentistes.

Ce fut une très belle journée. 50 personnes ont pu se lancer sur cette tyrolienne et jeter leur parachute de secours *(en majorité des parapentistes mais aussi quelques deltistes)*.
À ma connaissance, deux parachutes ne se sont pas ouverts.

Tout s'étant remarquablement passé grâce au club des Piafs, au comité départemental de vol libre de l'Essonne et au spéléo-club de Chilly Mazarin, tout le monde est prêt à renouveler l'expérience. Surveillez-donc vos calendriers au printemps 2011.

VOILE AU-DESSUS DE LA BRUME ET VIADUC DE MILLAU : FRANÇOISE LERIQUE

2/ Un stage d'accompagnateurs

À quoi sert un accompagnateur ? Quel est son rôle dans un club ? Pourquoi développer cette fonction ?

C'est avec toutes ces questions que neuf participants de six clubs différents se sont retrouvés un week-end en octobre, en région parisienne puis quatre jours en novembre à Millau.

Le premier week-end a permis à tous de mieux se connaître, de mieux connaître les formateurs et de voler sur un petit site de la région parisienne *(Malay le grand, 89)*, alors que justement un accompagnateur était présent sur ce site avec des pilotes pas encore brevetés mais avides de voler !

Lors de la deuxième partie du stage *(à Millau)*, ils ont pu, à certains moments, expérimenter leur rôle d'accompagnateur auprès des participants à la sortie organisée par le club des Piafs. À d'autres moments, ils ont travaillé dur en salle, ça tombait bien car on ne pouvait pas voler à ces moments-là !

Le stage s'est donc terminé avec une nouvelle promotion d'accompagnateurs.

FORMATION : *NIVEAU 1*

Qualification d'entraîneur de club parapente niveau 1

Ce stage s'adresse aux moniteurs *(fédéraux et BEES)*, ainsi qu'aux compétiteurs de plus de trois années d'expérience en compétition *(A ou B)* possédant la qualification d'accompagnateur de club, qui sont désireux de mener des actions d'entraînement dans les clubs, CDVL ou ligues.

Les objectifs sont de savoir organiser et mettre en place une séance d'entraînement individuel ou collectif, un accompagnement en compétition, un suivi du pilote et de planifier une saison.

Les contenus abordent l'utilisation des instruments de vol, l'utilisation des outils de suivi des pilotes *(traces GPS…)*, le matériel de vol, la connaissance du règlement de compétition, les éléments de stratégie de course, la conduite d'un débriefing, l'organisation pratique d'une séance d'entraînement *(choix des parcours et suivi des pilotes)*, la planification d'une saison de compétition, l'évaluation du pilote, la progression du pilote vers la performance, la connaissance du pilote, les principaux défauts du pilote débutant…

Au programme : interventions théoriques, puis mise en pratique sur le terrain.
Dates : du 20 au 25 juin 2011
Lieu : Aiguebelle (73)
Tarif : 310 €

Contact et info : emilie@ffvl.fr ou m.rispoli@ffvl.fr
Inscription et info sur le site : www.ffvl.fr

LE SOMMET DU DÉCOLLAGE DE CHERIER AVEC LA VUE SUR LA PLAINE DE ROANNE.
PAR BEAU TEMPS ON VOIT MÊME LE MONT BLANC…TRÈS LOIN.
PHOTOS JEAN-JACQUES

CLUB

VOL LIBRE ROANNAIS

Ce club qui nous a fait part d'un témoignage d'accident ne voudrait pas qu'on se souvienne de lui uniquement à travers cette image et nous a envoyé aussi quelques informations sur ses sites et ses activités.

ROANNE : où est-ce exactement ?
C'est en Rhône Alpes – entre Lyon et Clermont-Ferrand, sur la Loire, au pied d'une petite chaîne de montagnes « les monts de la Madeleine ». Tout naturellement un club de vol libre s'est implanté à Roanne et draine maintenant une bonne partie des libéristes de tout le nord du département de la Loire.

Ce Club recense une cinquantaine de membres essentiellement parapentistes, deux deltistes et plus récemment une section kite.

Le site officiel, agréé FFVL, est à 10 km du centre ville, le décollage *(altitude 850 m)* se trouve près du vieux bourg de Cherier au lieu-dit « les roches de Sainte Agathe ».

L'atterrissage officiel *(altitude 500 m)* est situé sur la commune de Villemontais, lieu-dit « Planavais ».
Le site dispose d'une balise radio.

Orientation du décollage : du nord au sud en passant par l'est, *(aucune possibilité en ouest)*.

Bien que ce ne soit pas comparable aux grands massifs montagneux, des vols de distance sont réalisés tout au long des monts de la Madeleine sur près de 80 km de La Pacaudière à Montbrison.

Le potentiel est probablement supérieur si on envisage la possibilité de partir en vol de plaine.

Le club organise des sorties en Auvergne et des stages cross dans les Alpes et son bilan d'activité 2010 montre son dynamisme. Quelques exemples :

- nouvelle convention entre le propriétaire du décollage de Cherier et la FFVL,
- les deltistes du club se sont distingués : le 24 avril, Philippe WAGNON était 1° au classement mondial de distance de la F.A.I. *(delta rigide)*. Quant à Pierric TOULEMONT, il a terminé 1° des ailes à mât aux championnats de France *(Sisteron)*.
- la coupe Gérard MARTIN, rencontre amicale entre les parapentistes du club.
- chemin d'accès au décollage Cherier : 9 tonnes de béton ont été coulées dans les endroits qui devenaient critiques ; merci à tous les membres qui ont donné un bon coup de main.
- parking de l'atterrissage de Planavais : pour éviter aux voitures de s'enfoncer dans la boue,
10 tonnes de granulats 0/40 ont été étalées et cylindrées

Président : Bruno Duvernois
Mieux connaître le Vol Libre Roannais : http://vollibreroannais.forumpro.fr/forum

VOL PAR MOINS 11°C. AU PREMIER PLAN LE DÉCOLLAGE NORD-EST. DESSOUS LA MER DE NUAGES SUR LA PLAINE ROANNAISE

VOL AVEC UN FAUCON
PHOTO DE VINCENT GUERRY
VOL LIBRE ROANNAIS

FORMATION : *NIVEAU 2*

Ce stage s'adresse aux entraîneurs des structures d'entraînement du Parcours d'Excellence Sportive ainsi, dans la limite des places disponibles, qu'aux entraîneurs possédant la qualification niveau 1, désireux de mener des actions d'entraînement de pilotes accédant ou volant haut niveau.

Les thèmes abordés sont identiques à ceux du niveau 1, mais avec des objectifs et des contenus orientés vers la recherche de résultats et basés sur une structuration plus élaborée et plus pointue des programmes d'entraînement. Nous utiliserons les retours directs de l'analyse de la compétition au niveau mondial.

Au programme : interventions théoriques, puis mise en pratique sur le terrain.
Dates : du 26 septembre au 1er octobre 2011
Lieu : Saint-André-les-Alpes (04)
Tarif : 310 €
Contact et info : *cf niveau 1.*

LE CERF-VOLANT À L'ÉCOLE : GADGET OU OUTIL PÉDAGOGIQUE ?

À première vue l'image du cerf-volant garde toujours sa connotation jouet de gamin et bricolage ludique de centre de loisirs ou de colo. Cette image récurrente, qui perdure jusque chez les pratiquants les plus assidus et les plus sportifs du vol libre, est aujourd'hui en passe d'évoluer.

Un projet pilote avec 58 enfants de CM1 à Montpellier

L'air et le vent sont, depuis sept années, le fil conducteur des classes de CM1 de deux enseignants de L'école Sta Odile de Montpellier: chaque année près de soixante élèves s'appuient sur ces thématiques pour apprendre les mathématiques, la géographie et l'histoire, les SVT et... le bien vivre et bien agir ensemble *(projet collectif)*. Et ça marche ! Une nouvelle école professionnelle fédérale «ECOLEOLE» a souhaité participer à ce projet.

Le déroulement des huit séances de trois heures s'est donc organisé :

- Une séance d'information avec un Power Point illustré de photos et de vidéos sur l'historique du cerf-volant, ses applications scientifiques et sportives et la diversité culturelle de cet objet millénaire.
- Une seconde intervention pour présenter le fonctionnement fédéral, l'organisation du sport en France et faire remplir la licence scolaire par les enfants *(le côté sensibilisation civique et institutionnelle n'a pas échappé aux enseignants)*.
- Une séance technique et créative par un atelier coin de table qui a permis aux enfants de réaliser, à partir d'une feuille A4 et de baguettes, un cerf-volant exploitable. L'aspect récupération, seconde vie des déchets, budget zéro... a vraiment séduit tous les interlocuteurs. Le blog cerf-volant de la fédération s'est révélé très utile dans la recherche d'informations et de conseils méthodologiques par les enfants. L'outil « Grand Duc d'Éduc'en ciel » a aussi largement été utilisé par les 58 élèves. Une expérimentation des cerfs-volants dans la cour de récréation a clôturé cette séance et tous les cerfs-volants ont volé.
- Une étape technique pour la gestion et la personnalisation du matériel volant en équipant chaque enfant d'un cerf-volant monofil de belle envergure et de bonne qualité de vol *(un delta blanc monofil de 1,50 m d'envergure)*.
- Une étape pratique en organisant des parcours ludiques et une véritable compétition à partir de ces cerfs-volants. Le but poursuivi était de sanctionner individuellement chacune des épreuves et sanctionner collectivement par une joute déterminant une classe victorieuse.

Éduc'en ciel est une réalité !

CERF-VOLANT SPÉCIAL BLOG !

Il existe déjà plusieurs outils de communication à la disposition des cerfs-volistes

Pourtant, il a semblé intéressant d'ajouter un nouveau média.

C'est la formule interactive du blog qui vous est aujourd'hui proposée par un passionné du cerf-volant, Michel Trouillet. Passionné et passionnant, Michel l'est depuis longtemps. Par son engagement, son dévouement, sa disponibilité, sa compétence, il est incontournable. Ses coups de g... n'ont d'égal que ses coups de cœur, les seconds étant tellement plus nombreux et plus forts que les premiers !

Courez-y vite !
http://cerfvolant.over-blog.org/

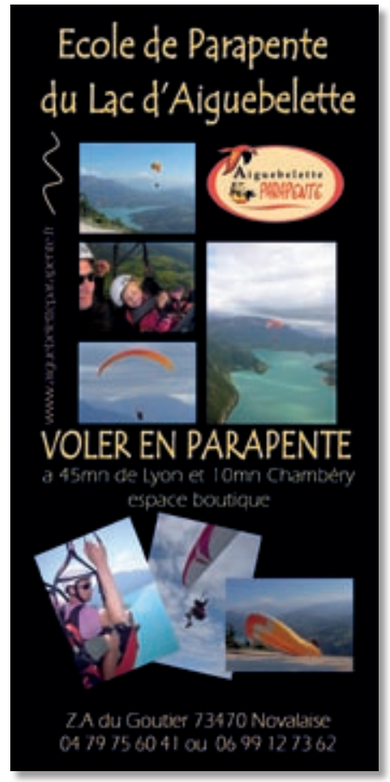
INITIATEUR BUDGET 2011

Formation « Initiateur CV » à Houlgate sur deux week-ends, les 19, 20 et 21 mars, puis les 29, 30 avril, 1er mai. Voir la rubrique formation.

CERTIFICATION

Formation au diplôme professionnel : UC1 du 12 au 19 mars, puis UC2 du 18 au 22 avril. Voir la rubrique formation.

http://cerfvolant.ffvl.free.fr/



Courtier partenaire de la FFVL

AIR

AIRSPORTS ASSURANCES

GROUPE AIR COURTAGE

PARAPENTE I DELTA I KITE I CERF VOLANT

Votre Courtier d'Assurance spécialiste du Vol Libre

www.air-assurances.com Tél. +33 (0)4 74 46 34 29

info@air-assurances.com Inscrit à l'Orias N°07 000679 (www.orias.fr)

Volez bien assuré avec « SUP'AIRSPORTS »

L'Individuelle Accident du Pilote, pour toutes vos activités aériennes...

Réservé aux pilotes privés ou professionnels

Décès / Invalidité jusqu'à 700 000 € - Indemnités Journalières jusqu'à 300 € / jour

Demande de cotation en ligne sur www.air-assurances.com